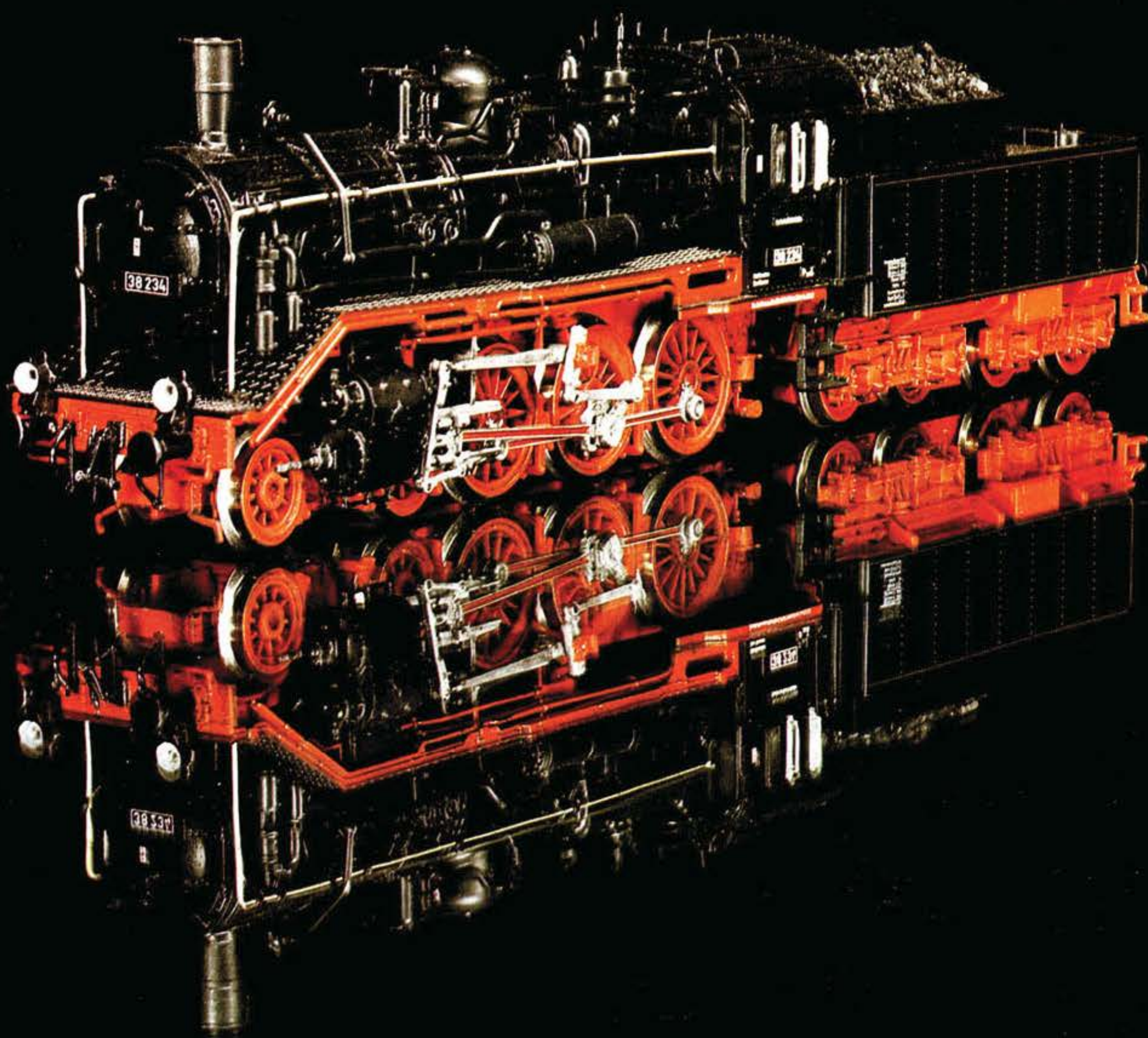
12/88

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Kalender '89



vorbild-modell

1



2



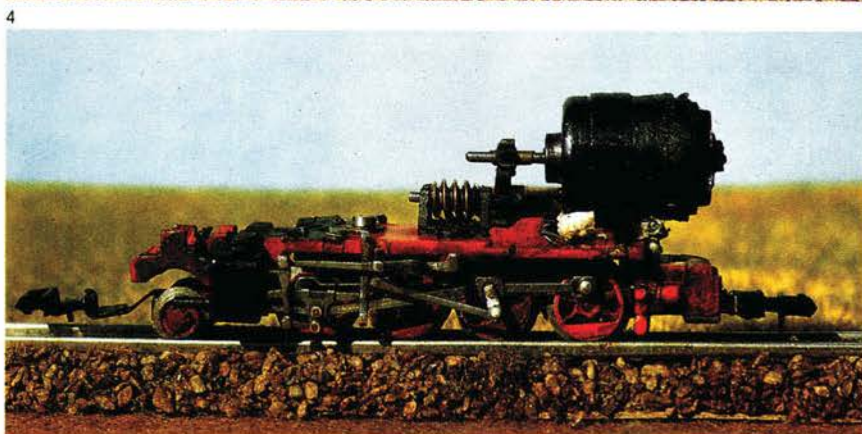
Schmalspurlokomotive 99 4802 in $H0_e$

3



Schmalspurlokomotiven sind inzwischen die letzten noch regelmäßig verkehrenden Vertreter der Dampftraktion. Auch für den Modelleisenbahner gewinnt die schmale Spur immer mehr an Interesse. Grund genug, in dieser Ausgabe auf den Seiten 23 bis 25 eine Bauanleitung über die Lokomotive 99 4802 zu veröffentlichen.
Die Redaktion

4



1 Das Vorbild für die Bauanleitung – die Lok 99 4802 – unterwegs auf ihrer Stammstrecke zwischen Putbus und Göhren

2 Restauration der 99 4802 in der Einsatzstelle Putbus, in der sie und die Schwesterlok 99 4801 bereits mehr als 20 Jahre beheimatet sind.

3 Die 99 4802 im Maßstab 1:87, erbaut von Lothar Werner, dem Autor der Bauanleitung.

4 Das Modell ohne „Hut" läßt den Interessenten einen freien Einblick in den Antrieb gewähren.

5 Wie die Heizerseite, zeigt auch die Lokführerseite die sehr gute Nachbildung des Vorbilds mit vielen Einzelheiten.

6 Auch die nachgestalteten Details im vorderen Bereich ermöglichen einen Vergleich mit dem Vorbild (s. Abb. 1)

Fotos: H. Drescher, Berlin (1); B. Lotzow, Grimmen (2); T. Böttger, Karl-Marx-Stadt (3 bis 6)

5



6



modell eisenbahner

inhalt

12/88

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild
Eine universell einsetzbare Dampflok ist das H0-Modell der Baureihe 38^{2-3} vom VEB PIKO Sonneberg.
Einzelheiten sowohl über das Modell als auch das Vorbild erfahren Sie in unserem Testbericht auf den Seiten 30 bis 32 dieser Ausgabe.
Foto: Albrecht, Oschatz

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 3. 11. 1988
Geplante Auslieferung: 7. 12. 1988
Geplante Auslieferung des Heftes 1/89: 6. 1. 1989

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind in der DDR zu richten an sämtliche Postämter; im Ausland an: den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in der BRD und in Westberlin: an den örtlichen Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie an den Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Erfolgreich beendet

Bezirksdelegiertenkonferenzen des DMV zogen Bilanz

Wieder ist eine erfolgreiche Legislaturperiode zu Ende gegangen; es war die 13. in der 26jährigen Entwicklung unseres Verbandes. Den acht Bezirksdelegiertenkonferenzen waren im ersten Halbjahr 1988 die Rechenschaftslegungen und die Wahlen der Arbeitsgemeinschaftsleitungen vorausgegangen. Die Wahlen zu den Leitungen unseres Verbandes bildeten die Höhepunkte der Arbeit seit dem 6. Verbandstag im Jahre 1986. Auf den Bezirksdelegiertenkonferenzen wurde Rechenschaft darüber abgelegt, wie die gemeinsam festgelegten Ziele erfüllt wurden und welche neuen Aufgaben bis zum 7. Verbandstag im Jahre 1990 bevorstehen.

In allen Konferenzen brachten die Delegierten zum Ausdruck, daß die konsequente Friedenspolitik unserer Partei- und Staatsführung ein steter Garant auch für unsere Mitglieder war und ist. Es konnte festgestellt werden, daß unser Verband in der letzten Legislaturperiode nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ weiter gewachsen ist. Dazu hat vor allem der 1987 in Erfurt stattgefundene MOROP-Kongreß beigetragen. Die im Zusammenhang mit dem Kongreß vollbrachten Leistungen unserer Verbandsmitglieder fanden vor allem bei den ausländischen Gästen hohe Anerkennung. Auch die Wahl unseres DMV-Präsidenten Dr. Ehrhard Thiele zum MOROP-Präsidenten für die Jahre 1988–1991 ist Ausdruck des gestiegenen Vertrauens der europäischen Verbände gegenüber unserem Verband. Das Präsidium unterstützt deshalb verstärkte Kontakte zu den befreundeten Verbänden in den sozialistischen Ländern. Die kürzlich abgeschlossenen Freundschaftsverträge zwischen dem Bezirksvorstand Cottbus mit dem polnischen Modellbahnklub in Poznań sowie dem Bezirksvorstand Magdeburg mit dem Klub in Kraków sind erste gute Beispiele einer sich weiter vertiefenden internationalen Zusammenarbeit.
Die Teilnahme einer repräsentativen DMV-Delegation am 35. MOROP-Kongreß 1988 in Schweden hat ebenfalls zur weiteren Verbesserung der internationalen Arbeit und zur Völkerverständigung beigetragen.

Alle Bezirksdelegiertenkonferenzen erwiesen sich als ein Sammelbecken vielfältiger konstruktiver Gedanken und Ideen. Immer deutlicher wird unser Verband im gesamtgesellschaftlichen Leben unserer Republik spürbar. Neues kooperatives Zusammenwirken hat sich zwischen dem Kulturbund der DDR und dem DMV entwickelt. Die kameradschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Bezirken und Arbeitsgemeinschaften sowie den Betrieben aller Eigentumsformen und den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, eingeschlossen die örtlichen Staatsorgane, konnte vertieft werden. Dies wurde und wird besonders im Vorfeld der großen Eisenbahnjubiläen „150 Jahre Eisenbahnwerkstätten in Potsdam" und „150 Jahre Leipzig–Dresdner Eisenbahn" sichtbar.
Einen wesentlichen Anteil an der weiteren Festigung der inneren Ordnung im Verband haben die Mitglieder der Revisionskommissionen durch ihre Kontrolltätigkeit geleistet. Sie helfen damit, einen wichtigen Beschluß unseres 6. Verbandstages zu erfüllen.
Mit Freude können wir feststellen, daß sich seit dem 6. Verbandstag wiederum 500 neue Mitglieder unserem Verband angeschlossen haben und 43 Arbeitsgemeinschaften neu gebildet wurden. Das heißt, immer mehr nicht organisierte Modelleisenbahner, Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde unserer Republik schließen sich unserem Verband an und finden bei uns ihre Heimstatt. Dazu hat auch das aktive Wirken der Zentralen Kommissionen unseres Präsidiums wesentlich beigetragen.

In der zurückliegenden Legislaturperiode kennzeichneten wichtige Ereignisse unsere vielfältige Verbandsarbeit. Dazu gehörten:
– der 34. MOROP-Kongreß 1987 in Erfurt,
– die aktive Unterstützung des Jubiläums 750 Jahre Berlin durch den DMV, insbesondere durch die Arbeitsgemeinschaften 1/11 und 1/66 und die Kommission Nahverkehrsfreunde des Präsidiums,
– die Teilnahme am XXXV. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1988 mit 50 Exponaten in Warschau (VR Polen),
– die Teilnahme einer Pionierdelegation des DMV am VIII. Pioniertreffen in Karl-Marx-Stadt,
– die Beteiligung des Bezirksvorstandes Berlin an der Vorbereitung und Durchführung des Jubiläums „150 Jahre Eisenbahnwerkstätten in Potsdam",
– die Unterstützung bei der Organisation der Bahnhofsfeste in Wurzen, Radebeul Ost, Oschatz und Niederau durch Arbeitsgemeinschaften der Bezirksvorstände Halle und Dresden,
– das 17. Zentrale Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" 1988 in Prerow sowie
– die Fertigstellung und die Übergabe des ersten Hauses der Modellbahn in Zwickau durch die Arbeitsgemeinschaft 3/3 „Prof. Schubert".

Unser Verband hat sich also in der letzten Legislaturperiode durch eine vielfältige Breitenarbeit ausgezeichnet. So gibt es zahlreiche Arbeitsgemeinschaften, die neben dem Bau und Betrieb großer Gemeinschaftsanlagen auch viele Modelleisenbahner vereinen, die eine Heimanlage vorziehen, sich dem Bau von Fahrzeugmodellen verschrieben haben oder auch Kleinserien für Mitglieder entwickeln und herstellen. In einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit legen unsere Arbeitsgemeinschaften davon immer wieder Zeugnis ab. Durch ihre aktive Mitarbeit auch bei der Werterhaltung der Arbeitsräume, bei Ausstellungen und jährlich stattfindenden Modellbahnwettbewerben zeigen die Freunde ein großes handwerkliches Können und umfangreiche technische Fertigkeiten. Auch die Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde finden in unserem Verband ein außerordentlich breites Betätigungsfeld. Seit Jahren werden von ihnen interessante eisenbahntechnische Großveranstaltungen, Sonderfahrten mit historischen Schienenfahrzeugen und Traditionsbetriebe organisiert. Sie unterstützen außerdem tatkräftig die Deutsche Reichsbahn, das Verkehrsmuseum Dresden und zahlreiche Nahverkehrsbetriebe bei der Erhaltung und Pflege historischer Fahrzeuge.

Gute Ergebnisse wurden auch in der Jugendarbeit erreicht. Viele Arbeitsgemeinschaften ebnen unseren Kindern und Jugendlichen den Weg vom Hobby zu einem Beruf im Verkehrswesen. Stärker als bisher sollten dabei jedoch die Pioniereisenbahnen und die Stationen Junger Techniker unserer Republik einbezogen werden.

Allen Diskussionsbeiträgen war aber auch das ehrliche Bestreben zu entnehmen, in Zukunft aktiv an der weiteren dynamischen Entwicklung unseres Verbandes mitzuarbeiten. Und deshalb sollten in Auswertung der Bezirksdelegiertenkonferenzen in allen Leitungen unseres Verbandes Fragen diskutiert werden, die noch bestehende Hemmnisse überwinden und neue Wege beschreiten lassen.

Dies betrifft insbesondere Fragen der Mitgliederentwicklung im DMV, der Wettbewerbsführung, der Verringerung der Verwaltungsarbeit, verbunden mit dem Wegfall noch vorhandener bürokratischer Handlungsweisen, der weiteren Arbeit mit Kindern und Jugendlichen, die bessere Gestaltung der Zusammenarbeit zwischen DMV und Modellbahnindustrie usw.

Anläßlich der Bezirksdelegiertenkonferenzen wurden folgende Verbandsmitglieder in die Leitungen der Bezirksvorstände gewählt:

Bezirksvorstand Berlin
Manfred Möller zum Vorsitzenden
Siegfried Miedecke zum Sekretär

Bezirksvorstand Cottbus
Horst Kieschke zum Vorsitzenden
Rudolf Starus zum Sekretär

Bezirksvorstand Dresden
Lothar Krause zum Vorsitzenden
Winfried Liebschner zum Sekretär

Bezirksvorstand Erfurt
Dr. Georg Thielmann zum Vorsitzenden
Wolfgang Schwarz zum Sekretär

Bezirksvorstand Greifswald
Karl Steinmetz zum Vorsitzenden
Gerd Hedderich zum Sekretär

Bezirksvorstand Halle
Joachim Rausch zum Vorsitzenden
Wolfgang Bahnert zum Sekretär

Bezirksvorstand Magdeburg
Joachim Heine zum Vorsitzenden
Hermann Holländer zum Sekretär

Bezirksvorstand Schwerin
Heinz Serfass zum Vorsitzenden
Bernhard Westphal zum Sekretär.

Die anläßlich der Bezirksdelegiertenkonferenzen gezogene erfolgreiche Bilanz unseres großen Kollektivs verpflichtet uns auch in der neuen Legislaturperiode bis zum 7. Verbandstag zu neuen und höheren Leistungen in der Verbandsarbeit. Wichtige Etappen dabei sind der 40. Jahrestag der Gründung der DDR und das bereits erwähnte Jubiläum zum 150jährigen Bestehen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Alle Arbeitsgemeinschaften und Bezirksvorstände sind aufgerufen, diese gesellschaftlichen Höhepunkte würdig vorzubereiten. Dabei wünsche ich allen Mitgliedern unseres Verbandes Gesundheit, Schaffenskraft und weiterhin viel Freude bei unserem schönen Hobby.

Manfred Neumann, Generalsekretär

Erstes Haus der Modellbahn eröffnet

Innerstädtische Bauvorhaben in Zwickau zwangen dazu, daß die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/3 des DMV ihre Räume in der Altstadt aufgeben mußten. Ein neues Domizil sahen die Freunde im alten Zwickauer Schützenhaus. Am 19. Februar 1982 beantragte die Leitung der Arbeitsgemeinschaft beim Rat der Stadt Zwickau die Übernahme und den Ausbau des alten Schützenhauses. Dem wurde allerdings erst in den Januartagen des Jahres 1986 stattgegeben; die Instandsetzungsarbeiten begannen. Unterstützt durch einige Betriebe des Territoriums, besonders des VEB Plasticart, Werk 5, mit seinem Leiter Ulrich Modes wurden erhebliche Werte geschaffen. Bis Oktober 1988 leisteten die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/3 49 000 Arbeitsstunden. Das entspricht einem Wertumfang von 750 000 Mark!
Bereits am 4. Juni 1988 stand im Zwickauer Hauptbahnhof der Traditionseilzug mit der 50 849 an der Spitze bereit. Doch für diesen Tag waren keine Fahrkarten verkauft worden. Statt dessen hatte die Arbeitsgemeinschaft 3/3 „Prof. J. A. Schubert" des DMV Zwickau zahlreiche Einladungen ausgegeben. Der Anlaß dafür war die Übergabe des ersten rekonstruierten Teils vom ehemaligen und durch den DMV genutzten Schützenhauses in Zwickau. Zu den Gästen zählten der Präsident des DMV, Dr. Erhard Thiele, DMV-Generalsekretär Manfred Neumann, der Sekretär des DMV-Bezirksvorstandes Dresden, Winfried Liebschner, die Kollegen Kreß und Opitz vom Rat der Stadt Zwikkau, Vertreter jener Betriebe, die die Arbeiten unterstützten, sowie Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/3. Der Sonderzug hielt in Schöneck (Vogtl). Im dortigen FDGB-Heim „Karl Marx" erhielten aktive Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/3 hohe Auszeichnungen aus den Händen von Dr. Erhard Thiele, Manfred Neumann und dem Sekretär des Rates der Stadt Zwickau, Kollegen Opitz. Die Rückfahrt über Adorf und Plauen brachte für die Teilnehmer der Fahrt eine weitere Überraschung.
Im historischen Speisewagen des Zuges erhielten alle Gäste ein Modell der H0-Lok 86 607 der Anschlußbahn des VEB Steinkohlenkokerei Zwickau. Dieses Modell stellte die Arbeitsgemeinschaft 3/3 in Zusammenarbeit mit dem VEB Plasticart, Werk 5, und dem VEB PREFO als unverkäufliche Sonderserie her.
Am 12. August 1988 zum 8. Pioniertreffen in Karl-Marx-Stadt wurden offiziell die Schlüssel für das Haus der Modellbahn durch den Oberbürgermeister der Stadt Zwickau, Genossen Fischer und dem 1. Sekretär der SED-Kreisleitung, Genossen Repmann, übergeben. Sieben Tage war das Haus dann für die Jungen Pioniere geöffnet. Wenige Wochen später, am 28. Okober 1988, lud die Arbeitsgemeinschaft 3/3 des DMV wiederum aktive Mitglieder und Gäste ein. Anlaß war die Eröffnung der ersten Modellbahn-Ausstellung. Gezeigt wurden u. a. die Gemeinschaftsanlage, Heimanlagen, die Anlagen der Arbeitsgemeinschaften 3/13 Karl-Marx-Stadt, 3/81 Glauchau und 3/85 Werdau des DMV. Diesen Arbeitsgemeinschaften sei für die gute Zusammnarbeit beim Aufbau der Ausstellung herzlich gedankt.
Aus Anlaß des 39. Jahrestages der DDR wurde die Arbeitsgemeinschaft 3/3 in das Ehrenbuch der Stadt Zwickau eingetragen. Im Namen der Arbeitsgemeinschaft 3/3 sei noch einmal allen Betrieben und Organen für ihre Hilfe gedankt. Jetzt bleibt noch einiges zu tun, um das alte Schützenhaus zum 40. Jahrestag der DDR seinen Besuchern vollständig zu präsentieren.

Dipl.-Ing. U. Börner, Zwickau; me

DMV-Delegation in Kraków

Vom 6. bis 9. Oktober 1988 weilten Vertreter des Bezirksvorstandes Magdeburg unter Leitung des Vorsitzenden, Jochen Heine, sowie dem Generalsekretär des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Manfred Neumann, als Gäste des Krakówer Klubs der Modelleisenbahner in der VRP. Der Anlaß war die Unterzeichnung des bereits im Frühjahr 1988 in Magdeburg paraphierten Vertrages für eine gute, dauerhafte und fruchtbringende internationale Zusammenarbeit zwischen dem Bezirksvorstand Magdeburg und den Krakówer Klub der Modelleisenbahner (s. a. „me" 6/88, S. 2).
Die Magdeburger Modelleisenbahner hatten außerdem Gelegenheit, die Ausstellung zum 30jährigen Bestehen des VEB Berliner TT-Bahnen im Kulturhaus der Eisenbahner in Kraków zu besuchen. Weiterhin war die DMV-Delegation Gast des stellvertretenden Direktors der Krakówer Verkehrsbetriebe und besichtigte den Straßenbahnbetriebshof Nóva Huta.

me

150 Jahre Eisenbahn in Potsdam

Eines großen Zuspruchs erfreuten sich zahlreiche Veranstaltungen, die vom 17. bis 25. September 1988 aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der Eisenbahnwerkstätten und somit der Eisenbahn in Potsdam stattfanden. 39 014 Besucher besichtigten die Fahrzeug-Ausstellung auf dem Bahnhof Potsdam Stadt. Groß war die Freude auch über den Traditionszug. Er verkehrte von Potsdam Stadt nach Beelitz Stadt.
Ebenso gefragt waren die Mitfahrten auf einer Dampflokomotive im Bereich des Bahnhofs Potsdam Stadt. 5 870 Interessenten ließen sich dieses Erlebnis nicht nehmen. Und für die Freunde des Nahverkehrs rollte zwischen Potsdam Hbf und Potsdam Stadt eine historische Straßenbahn. Eine Gastrolle gab der aus dem Triebwagen 3110 und dem Beiwagen 1420 bestehende Straßenbahnzug. Er gehört zu den historischen Nahverkehrsfahrzeugen der Berliner Verkehrsbetriebe und wurde bereits vor einiger Zeit von Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft 1/66 „Berliner Nahverkehr" des DMV restauriert. In Potsdam beförderte dieser Straßenbahnzug 13 557 Personen.
Der Ausstellungspavillon auf der Potsdamer Freundschaftsinsel bot 16 640 Interessenten echte Modelleisenbahn-Atmosphäre, womit übrigens die Kapazität dieses Gebäudes voll erschöpft war! Alles in allem: Das Potsdamer Publikum und viele Gäste – unter ihnen Besucher aus Polen, der ČSSR, der Bundesrepublik Deutschland, Berlin (West), Großbritannien sowie den USA – waren von der großen und kleinen Eisenbahn beeindruckt. Das Fazit, auch festgehalten im Gästebuch der Modellbahn-Ausstellung: Solche Ausstellungen dürfen für Potsdam keine Ausnahme bleiben. Modellbahn-Ausstellungen müssen zur Regel werden!
Am 24. September 1988 organisierte das Raw „Erwin Kramer" Potsdam außerdem eine Festveranstaltung. Neben einem Resümee über die 150jährige Geschichte des Betriebes wurden hier die guten Leistungen der Werkstätteneisenbahner in einer Feierstunde besonders gewürdigt. Am Nachmittag gab es dann zahlreiche Veranstaltungen in und außerhalb des Werkes. Tausende Schaulustige fanden sich ein. Zu sehen war u. a. der 1987 im Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide nachgebaute, allerdings gummibereifte IRIS-Zug, der vor 150 Jahren erstmalig zwischen Berlin und Potsdam verkehrte (siehe „me"-Titelbild des Heftes 9/88).

me

Nahverkehrsfreunde in Halle

Zu ihrem 3. Erfahrungsaustausch trafen sich am 15. Oktober 1988 in Halle (Saale) die Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaften Nahverkehrsfreunde. Aus diesem Anlaß wurde auch der vierachsige und 1941 gebaute Beiwagen 193 der ehemaligen Merseburger Überlandbahnen A.-G. in Betrieb genommen. Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 6/38 des DMV „Historische Straßenbahnen Halle" restaurierten das historische Straßenbahnfahrzeug in ehrenamtlicher Tätigkeit. Dafür erhielt der langjährige Vorsitzende dieser Arbeitsgemeinschaft, Dieter Moritz, durch den Vorsitzenden der Kommission Nahverkehrsfreunde beim Präsidium des DMV, Freund Heinz Haase, die Ehrennadel des DMV in Silber. Nach einer Rundfahrt mit dem hisotrischen Beiwagen begann im Kulturzentrum der Verkehrsbetriebe Halle die Beratung. In seinem Eröffnungsvortrag berichtete Heinz Haase über die Aktivitäten der Nahverkehrsfreunde. Gegenwärtig wirken rund 470 Freunde in 14 eigenständigen und sechs anderen Arbeitsgemeinschaften mit. Zur Zeit sind etwa 70 historische Straßenbahnwagen einsatzfähig. Hinzu kommen vier Kraftomnibusse, die von DMV-Mitgliedern betreut werden.
Die im DMV organisierten Nahverkehrsfreunde erforschen vor allem die Betriebsgeschichte, pflegen historische Nahverkehrsfahrzeuge und unterstützen die Verkehrsbetriebe. Die bewährte Zusammenarbeit zwischen DMV und Kulturbund bei der Pflege technischer Denkmale fand ihren Ausdruck durch die Teilnahme des Vorsitzenden vom Bezirksvorstand Halle der Gesellschaft für Denkmalpflege im Kulturbund der DDR, Professor Richter, der sich wie auch andere Teilnehmer an der regen Diskussion beteiligte. Abschließend trug Dr. Ameling seine Forschungsergebnisse zur Formgestaltung elektrischer Nahverkehrsfahrzeuge von der ersten Straßenbahn bis zu den Neubauten von U- und S-Bahn aus dem Kombinat LEW vor.
Ein guter Gastgeber war der Direktor des VE Verkehrsbetriebe Halle, Kollege Reppe, der auch am Erfahrungsaustausch teilgenommen hatte.
In seinem Schlußwort würdigte der Generalsekretär des DMV, Manfred Neumann, die Leistungen der Nahverkehrsfreunde. Er dankte den Verkehrsbetrieben Halle und der Arbeitsgemeinschaft 6/38 für das Zustandekommen des Erfahrungsaustauschs.

R. Demps, Berlin

Leser schreiben ...

Wernesgrün in Leningrad

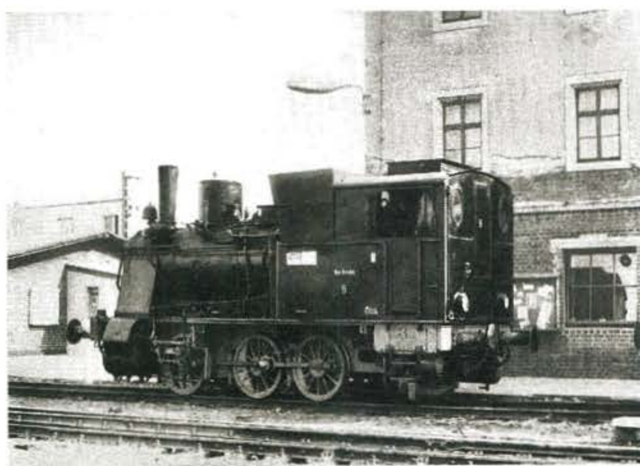
Ich schreibe Ihnen als langjähriger Sammler von Eisenbahnmodellen des VEB Berliner TT-Bahnen. Ich bin 36 Jahre alt, Journalist beim Leningrader Fernsehen. Vor kurzem haben mein Freund Anatolij Birukow und ich die Arbeiten an einer neuen Anlage abgeschlossen. Als Arbeitsgrundlage diente jene H0-Anlage, die im „me" 6/76 vorgestellt wurde. Was war so verlockend? Einmal die Möglichkeit, auf einer Fläche von 2 400 mm × 1 400 mm einen großen Bahnhof mit sieben Gleisen für Reisezüge und vier Gleisen für Güterzüge unterzubringen. Zweitens, daß in beiden Richtungen gleichzeitig mindestens vier Züge fahren und dabei recht lange verdeckt (in Tunnels) sein können. Auf unserer Anlage sind einige Dutzend Meter Schienen und 30 Weichen verlegt. Außer dem Hauptbahnhof Wernersgrün befindet sich auf der Anlage noch der kleine Bahnhof Moorbach mit zwei Stumpfgleisen und einem durchgehenden Gleis. Auf dem Abschnitt zwischen diesen Stationen verkehren Züge der Lokalbahn mit Dampflokomotiven der Baureihen 81, 86 und 92. Auf der Anlage sind 12 Lichtsignale und ein Formsignal installiert. Der Fahrbetrieb wird auf den meisten Abschnitten mit Hilfe von Schienenkontakten und BTTB-Relais automatisch gesteuert. Die Anlage ist mit einem Pult verbunden, das mit zwei Trafos FZ1 und einem Gleisbildstellwerk mit Kippschalterbetätigung der Weichen, der Entkupplungseinrichtungen und der Beleuchtung für Häuser, städtische Hauptstraßen und Bahnhofsanlagen versehen ist. Der Triebfahrzeugpark umfaßt 9 Dampf- und 18 Diesellokomotiven sowie einen Triebwagen. Zu unserer Sammlung gehören über 130 Reisezug- und Güterwagen.

V. Medvedev, Leningrad

Die 89 6237

Angeregt durch den Bericht im „me" 8/87 über die Kleinbahn Erfurt–Nottleben schicke ich Ihnen dieses Foto. Es zeigt die 1949 von der Kleinbahn Erfurt–Nottleben (zuletzt Nr. 251) übernommene und spätere 89 6237. Die Maschine kam 1955 als Werklok ins Raw Dresden, wo sie zum Schluß die Nr. 5 trug. Bis Ende 1978 im Rangierdienst, wurde der Dreikuppler dann bis zur Ausmusterung im Juli 1980 Dampfspender. Im März 1981 wurde er an die „Mindener Kreisbahn (Westf.)" überführt. Dabei gab es bereits bis Riesa zwei Heißläufer. Einige Daten: Hersteller Linke-Hofmann, Breslau, 1924, Fabrik-Nr. 2936. Die Aufnahme entstand am 23. März 1981 im Bw Riesa.

Text und Foto: M. Göhler, Riesa



Leser meinen ...

Elektronischer Fahrspannungssteller – „me" 8/88, S. 22 bis 24 –

Dieser Beitrag gefällt mir sehr gut. Leider wird der ansonsten gelungene Aufbau der Veröffentlichung gestört. Und zwar sollten Leiterplattenzeichnungen stets im Maßstab 1:1 veröffentlicht werden. Das erleichtert die Arbeit beim Nachbau enorm, erspart also sehr viel Zeit. Abb. 3 kann jedoch nur als Anleitung dienen, der Anwender muß die gesamte Leiterplatte noch einmal neu zeichnen.
Gut wäre es, wenn in Stücklisten künftig auch Angaben über die Belastbarkeit der Widerstände angegeben werden.
Und noch ein Hinweis: Si-Bauelemente sind in der letzten Zeit billiger geworden. Hinzu kommen besonders preiswerte Sonderangebote.

J. Albrecht, Oschatz

Anmerkung der Redaktion

Wie uns Modellbahnfreund Heinz Kohlisch, Berliner Straße 34, Dresden, 8010, mitteilte, kann er noch eine begrenzte Anzahl von Leiterplatten für den Bau des im „me" 8/88 vorgestellten Fahrspannungsstellers abgeben. Interessenten wenden sich bitte direkt an Modellbahnfreund Heinz Kohlisch.

me

W 50 mit einem 20'-Container vorbildgetreu – „me" 8/87 –

Freund V. Stender, Olbernhau, schreibt in seinem Artikel, daß ein W 50-Containersattelzug mit nur einem 20'-Container nicht dem Vorbild entspricht. Das ist nicht der Fall. Bei uns in Waldheim werden in der Regel 20'-Container umgeschlagen. Es werden Kunden z. B. in Waldheim, Hartha, Döbeln, Roßwein und Colditz bedient. Dabei sind auch Sattelzugmaschinen vom Typ W 50 im Einsatz. Vorwiegend verkehren jedoch KAMAS, neben ŠKODA- und LIAZ-Fahrzeuge mit einem 20'-Container. Ein W 50 wäre für den Transport von zwei 20'-Containern, die bis zur Nutzmasse beladen sind, auch nicht geeignet.

H.-U. Jörgens, Waldheim

Leser fragen ...

Wer kann helfen?

Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsbautechnik des Pionierpalastes „Ernst Thälmann" in Berlin beschäftigt sich zur Zeit mit der Geschichte und Gegenwart der Nebenbahn Müncheberg–Bukkow, die einschließlich der Fahrzeuge – auch im Modell entstehen soll.
Wer kann leihweise Fotos, Zeichnungen, Dokumente u. ä. zur Verfügung stellen?

Pionierpalast „Ernst Thälmann", Abt. Technik, AG Verkehrsbautechnik, An der Wuhlheide, PSF 25, Berlin, 1170.

Leser antworten ...

Azurblau RAL 5009 – richtiger Farbton der MÁV – „me" 8/88 S. 2 –

Der Farbanstrich der MÁV-Reisezugwagen (Personen-, Gepäck- und Postwagen) ist seit dem Jahr 1977 wie folgt: Wagenkasten Azurblau RAL 5009, Dach Achatgrau RAL 7038 (die Wagendächer können jedoch nach längerer Betriebszeit zwischen Dunkelgrau und Rostbraun praktisch jeden Farbton aufweisen). Seit etwa Mitte der 80er Jahre werden die Dächer der meisten Wagen ebenfalls Azurblau lackiert. Infolge der Beschaffenheit der Oberfläche des Dachs sieht dieser Farbton eine Nuance heller aus.
Rahmen, Drehgestelle, Puffer usw. sind schwarz, die Aufschriften weiß. Die Einstiegtüren (nur bei Personenwagen!) sind mit Aluminiumfarbe eloxiert. Die in den internationalen und Städteschnellzügen verkehrenden Wagen (ebenfalls nur Personenwagen) haben an den Seitenwänden unterhalb der Fensterreihe ein breites silbergraues, die Postwagen (sämtliche) ein breites signalrotes Längsband. Vor 1977 und etwa seit 1890 waren alle Reisezugwagen der MÁV in einem sehr dunklen Olivgrün (Schwarzgrün) lackiert, das auf den ersten Blick praktisch schwarz aussah. Nur bei starkem Sonnenlicht fiel der olivgrüne Farbton auf. Die Farbe änderte sich jedoch nach kurzer Betriebszeit – Dampftraktion! – in ein schmutziges Metallschwarz. Die Stirnwände der Wagen waren stets schwarz, die Wagendächer bei Holzkastenwagen, wo das Dach mit inprägnierter Segelleinwand gedeckt war (Rubitex-Dachdeckung), dunkelgrau, die Dächer mit Blechhaut elfenbeinweiß gestrichen (die sich dann mit der Zeit in Schwarz bzw. Dunkelgrau änderten). Rahmen, Fahrwerk, Puffer usw. lackierte man schwarz, die Aufschriften hellgelb/creme.

T. Varfalvi, Budapest

Leipziger Herbstmesse 1988 – „me" 11/88 S. 25 –

Der im Messebericht geäußerten Kritik an der Farbgebung des vom VEB PIKO ausgestellten Bahnpostwagens der Deutschen Post „Post aa" (Bauart Leipzig) möchte ich widersprechen. Dieser Wagen entstand aufgrund eines von mir eingereichten Neuerervorschlags. Grundlage ist die Tatsache, daß die Deutsche Post im Austausch für ihre zwei- und vierachsigen Container-Tragwagen von der DR eine größere Anzahl Güterwagen der Gattung Gbs, Bauart Leipzig, bekommt. Diese Wagen werden im Raw Magdeburg hergerichtet und umlackiert. Im Zusammenhang mit dem Neuerervorschlag wurde dem VEB PIKO vom Ministerium für Post- und Fernmeldewesen ein Zeichnungssatz mit Angaben auch zur Farbgebung zugesandt. Der vom VEB PIKO ausgestellte Bahnpostwagen der Deutschen Post – mit grauem Dach – ist also durchaus vorbildgetreu.

N. Sabottka, Berlin

DMV übt Solidarität

Die Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR spendeten für das leidgeprüfte Volk Nikaraguas 30 000 Mark.
Damit bekunden sie ihre aktive Hilfe und Solidarität mit den um ihre Freiheit ringenden Völkern.

GS

eisen bahn

kurzmeldungen

Pro Tag ein Kilometer

Im Jahre 1988 wurden in der DDR 358 km Eisenbahnstrecke elektrifiziert. Über 20 Prozent des Netzes sind damit unter dem Fahrdraht. Über 47 Prozent der Zugförderleistung werden jetzt mit Elloks vollbracht.
Im Dezember 1988 wird die Strecke Berlin–Stralsund komplett elektrisch befahrbar. Elektrisch befördert werden ab Jahresende auch die Kohlezüge aus dem Senftenberger Revier in Richtung Berlin.
Bis 1990 sollen Elloks auf 3 730 km – dabei handelt es sich um 25 Prozent aller Eisenbahnstrecken – fahren. Der Fahrdraht wird vor allem nach Saßnitz, Mukran und Wolgast Hafen, im Cottbuser Raum, zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) sowie von Riesa bis Karl-Marx-Stadt gezogen.
me

Pioniereisenbahn Leipzig erhält neuen Zug

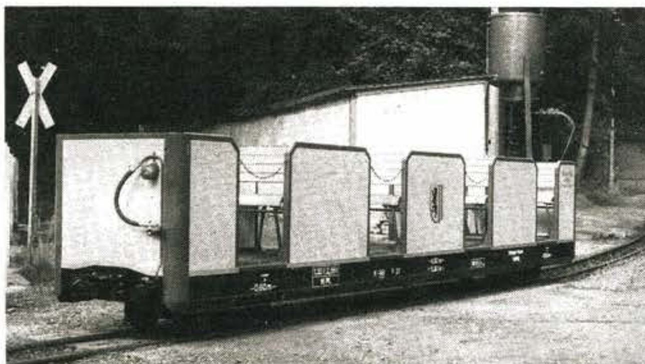
Für die 381-mm-spurige Liliputbahn am Leipziger Auensee fertigten Werktätige des Raw Dresden einen neuen Wagenzug. Die Wagen wurden gemäß der Bauart „Dresden" hergestellt, erhielten aber das in Leipzig übliche Kupplungs- und Bremssystem. Unsere Abbildung zeigt den Wagen Nr. 12 während einer Probefahrt bei der Pioniereisenbahn Dresden im Juni 1988. Insgesamt wurden acht Personenwagen und ein Gerätewagen für die Leipziger PE geliefert.
Text und Foto: M. Schneider, Dresden

Obus in Usti n.L.

In der nordböhmischen Kreisstadt Usti n.L. ist am 1. Juli 1988 die erste Obuslinie in Betrieb genommen worden. Die 5,9 Kilometer lange Strecke verbindet zwei Wohnsiedlungen mit dem Zentrum. Im kommenden Jahr sollen noch zwei Obuslinien hinzukommen. Der Straßenbahnverkehr in Usti war am 2. Juni 1970 eingestellt worden.
Die Kosten für die erste Obusstrecke beliefen sich auf 68 Mill. Kronen. Demgegenüber steht eine Kraftstoffeinsparung von 78 000 Liter jährlich.
Tschechoslowakische Fachleute haben in einer Studie vorgeschlagen, in etwa 30 Städten des Landes mit 30 000 und mehr Einwohnern die Kraftomnibusse durch den umweltfreundlicheren Obus zu ersetzen.
Ekm.

Rekord bei ČKD

Ende Juni 1988 kam es in Prag zu einem ungewöhnlichen Weltrekord: in 25 Jahren wurden in einem einzigen Werk mehr als 6 000 Lokomotiven eines einzigen Typs für einen einzigen Kunden hergestellt. Rekordhaltler ist der Betrieb „Lokomotivka-Sokolovka, der zum Kombinat ČKD Prag gehört. Bei der Maschine handelt es sich um die Güterzug-Diesellok CME 3 – **Cmelák** heißt übersetzt Hummel – für die Sowjetischen Eisenbahnen. Die über 6 000 CME 3, deren Serie nunmehr ausgelaufen ist, haben sich dank ihrer Robustheit und Zuverlässigkeit bei den sowjetischen Lokführern einen guten Namen gemacht.
Gegenwärtig werden zwei Prototypen einer neuen „Hummel"-Generation auf tschechoslowakischen und sowjetischen Strecken erprobt. Es ist die CME 5. Sie hat eine Leistung von 1 470 kW und erreicht eine Geschwindigkeit von 100 km/h.
Jek.



Eine Milliarde Fahrgäste

Die Zahl der U-Bahn-Fahrgäste in Bukarest hat Ende August dieses Jahres die erste Milliarde erreicht. Gegenwärtig verkehren die Züge auf zwei Linien. Die Strecken sind derzeit 49,9 km lang. Es existieren 31 Stationen. Die dritte Linie mit einer Länge von 9,4 Kilometern und sieben Stationen soll im August 1989 fertig sein. Am 19. Dezember 1979 war die erste Strecke der Bukarester U-Bahn in Betrieb genommen worden.
Ekm.

Erzbergbahn der ÖBB stillgelegt

Mit dem Fahrplanwechsel 1988/89 wurde im Bereich Vordernberg Markt – Eisenerz die Bahnstrecke stillgelegt. Nach der Auflassung der Erzverladestelle am 1. Juli 1986 gab es auf der Teilstrecke Vordernberg – Krumpenthal keinen planmäßigen Güterverkehr mehr. Die im Winter 1986/87 zerstörten und nicht mehr instand gesetzten Lawinenschutzverbauungen zusammen mit dem Kostendekkungsgrad von unter 10 Prozent führten bald auch zur Einstellung des Personenverkehrs. Zuletzt wurden die Regionalzüge mit Schienenbussen der Reihe 5081.5 gefahren. Hierbei handelt es sich um Lizenzbauten der Uerdinger Waggonfabrik (BRD). Nach dem Einbruch des Winters wurden alle Züge aus Sicherheitsgründen von Autobussen des ÖBBeigenen Kraftwagendienstes (KWD) übernommen.
Am 15. November 1987 veranstaltete der „Zahnradverein Erzbergbahn" eine Abschiedsfahrt auf dieser 95 Jahre alten Linie. Zwei Monate zuvor hatte der ÖBB-Generaldirektor die Elektrifizierung der kurzen Strecke Vordernberg–Vordernberg Markt angekündigt (siehe auch „me" 12/72, 2/75 und 2/79).
Msch.

Die legendäre Erzbahn 100 Jahre alt

Vor 100 Jahren fuhr der erste Zug auf der 206 Kilometer langen Strecke von Gällivare-Malmberget zur Hafenstadt Luleå, um Erzgestein aus den Gruben Nordschwedens zu transportieren. Diese Pulsader Norrlands wurde 14 Jahre später um weitere 268 km bis zum eisfreien Hafen Narvik verlängert. Damit war eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Nordatlantik und der Ostsee geschaffen. In Kiruna und Narvik erinnern heute Denkmäler an Tausende Arbeiter – sie werden Railare genannt –, die unter primitivsten Bedingungen in 18 Jahren den eisernen Strang buchstäblich mit den Händen durch Sümpfe, Wälder und Felsen legten. Besonders schwierig war das Stück zwischen Kiruna und Narvik, wo die Trasse mit 27 Tunneln durch das bis zu 1 400 m hohe Björnfjell-Massiv mit seinen zerklüfteten Schluchten und reißenden Wasserläufen geführt werden mußte. Heute rollen täglich 15 Erzzüge nach Narvik und sechs nach Luleå mit je 64 Waggons, die von je einer 7 000 PS starken Ellok durch das Norrland gezogen werden.
me

Jubiläen in Edmonton

Vor 80 Jahren wurde in Edmonton, der Hauptstadt der kanadischen Provinz Alberta, das nördlichste Straßenbahnnetz Nordamerikas eröffnet. Die erste am 30. Oktober 1908 in Betrieb genommene Linie war 21 km lang. Von 1908 bis 1913 verdreifachte sich die Einwohnerzahl Edmontons auf 60 000. Der erste Weltkrieg bremste dann das schnelle Wachstum der Provinzhauptstadt und den Ausbau seiner Straßenbahn.
Vor 50 Jahren beschloß der Stadtrat von Edmonton, nicht nur die Straßenbahn zu erneuern, sondern außerdem eine Obuslinie einzurichten. Nach dem Eintreffen der ersten Obusse von English Electric und Leyland wurde am 24. September 1939 der Betrieb auf dem nördlichen Teilstück der neuen Linie aufgenommen.
Währnd des Kriegs erreichten die Beförderungsleistungen der Straßenbahn ihren Höhepunkt. In den Nachkriegsjahren wurde die Straßenbahn zugunsten des Obus- und KOM-Verkehrs reduziert und am 1. September 1951 gänzlich eingestellt.
Vor 10 Jahren kehrte die Straßenbahn wieder nach Edmonton zurück, diesmal als moderne Schnellbahn (Light Rail Transit – LRT). Am 22. April 1978 wurde eine 7,25 km lange Strecke eröffnet. In den folgenden Jahren wurde die Strecke in beide Richtungen verlängert. Zur Inbetriebnahme der Ursprungsstrecke beschaffte man 14 Gelenktriebwagen des Typs U 2 von Düwag/Siemens. Inzwischen stehen für die 10,3 km lange Strecke 27 Fahrzeuge zur Verfügung. 10 weitere Wagen wurden für die im Bau befindliche Verlängerung der Strecke zur Universität von Alberta (2,5 km) gekauft.
Übrigens: Der Straßenbahnwagen Nr. 1 aus dem Jahre 1908 war seit 1951 abgestellt und verkehrt seit dem 10. Juni 1984 auf der 2 km langen Straßenbahnlinie im Fort Edmonton Park.
Weu.

Aktuelles aus Wernigerode

Am 21. November 1988 traf die erste Harzquerbahn-Diesellokomotive aus dem Raw Stendal in Wernigerode ein. Als 199 863 bezeichnet, wurde die mit regelspurigen Drehgestellen ausgerüstete Maschine von der 110 788 geschleppt.
Rö

Lothar Nickel (DMV), Berlin

75 Jahre Lokomotiven der Lenz-Gattung „M"

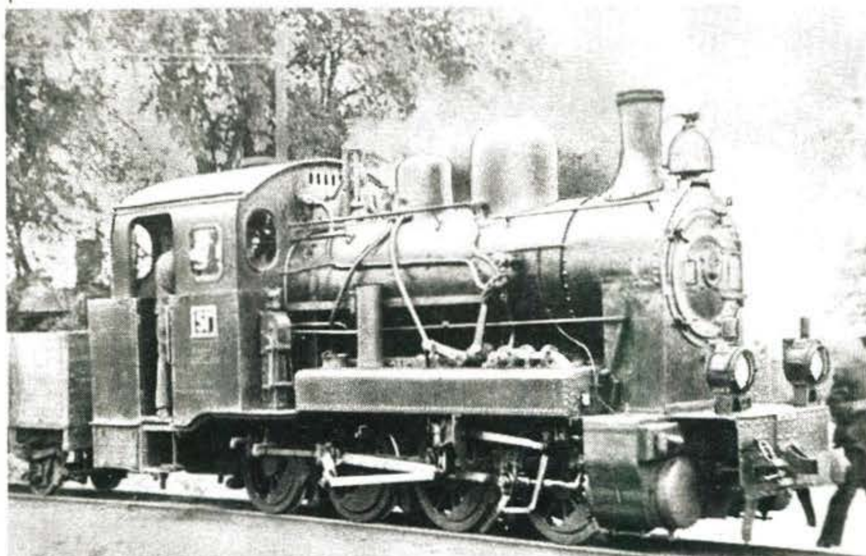
Zunächst stattete die Eisenbahnbaugesellschaft Lenz & Co. ihre zahlreichen und vor der Jahrhundertwende im norddeutschen Raum entstandenen schmalspurigen Kleinbahnen mit zweifach gekuppelten Dampflokomotiven aus. Doch schon bald machte sich im Zusammenhang mit den ständig gewachsenen Leistungsanforderungen der Einsatz schwererer und – im Hinblick auf den leichten Oberbau – mehrachsiger Lokomotiven erforderlich. Aufgrund der zum Teil recht kleinen Krümmungshalbmesser bis zu 75 m bei der 750-mm-Spur erwies sich zunächst die Mallet-Lokomotive mit zwei zweiachsigen Triebgestellen und vier Zylindern als günstiger. Die Kurvenläufigkeit vierachsiger Maschinen mit starrem Rahmen wurde erst später durch Gölsdorf mittels seitenverschiebbarer Treib- und Kuppelradsätze erzielt.

Die beweglichen Dampfleitungen an den Mallet-Lokomotiven verursachten jedoch immer wieder Schwierigkeiten. Außerdem war die Unterhaltung der Maschinen mit einem relativ großen Aufwand verbunden. Nachdem ab 1. April 1910 die Kleinbahnabteilung des Provinzialverbandes von Pommern den Betrieb dieser Bahnen von Lenz & Co übernommen hatte, trat man an den bisherigen Hauptlieferanten, die Stettiner Maschinenbau-A.G. Vulcan, mit der Forderung heran, nunmehr eine 750-mm-Kleinbahnlokomotive mit vier in einem Rahmen gelagerten Treib- und Kuppelradsätzen zu entwickeln.

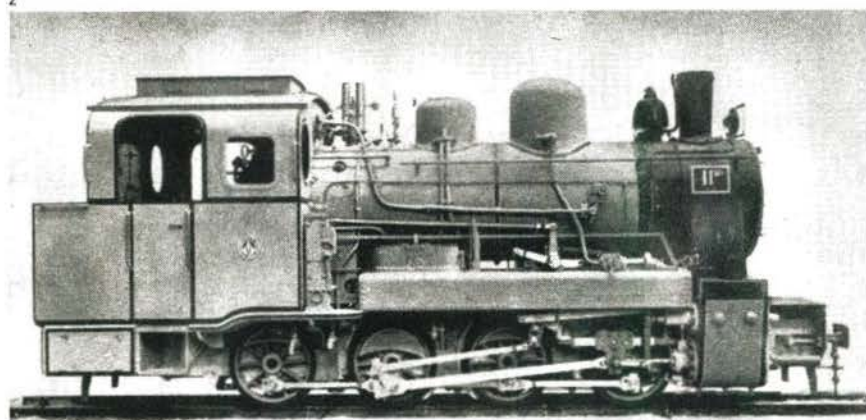
Im Jahre 1913 stellte Vulcan die ersten drei D-gekuppelten Naßdampflokomotiven vor. Sie ähnelten in ihrem Äußeren bereits stark den ab 1920 entwickelten ELNA-Lokomotiven für regelspurige Klein- und Privatbahnen. Charakteristisch ist der teils zwischen den Rahmenwangen befindliche, teils über den Rädern liegende, hier auf eine Breite von 19 000 mm erweiterte, flache Wasserkasten. Erst darüber liegt der Kessel (Mitte über Schienenoberkante 1 900 mm). Die Kohle befindet sich ausschließlich hinter dem Führerhaus. Der Hinterkessel blieb somit für Wartungsarbeiten zugänglich. Um diese Maschine rationell herstellen und einsetzen zu können, war die Konstruktion mit gleichen technischen Daten für 750-mm- und 1 000-mm-Spurweite konzipiert worden. Gemäß dem weiter beibehaltenen und erweiterten Lenz-Gattungssystem war für erstere der Buchstabe „M", für die Meterspur dagegen das „I" vorgesehen. Die drei erstgebauten Lokomotiven bewährten sich von Anfang an sehr gut, so daß im folgenden Jahr nochmals fünf Lokomotiven der Gattung „M" und vier Lokomotiven der Gattung „I" geliefert werden konnten. Sämtliche „M"-Maschinen gelangten zu Kleinbahnen im einstigen Vorpommern, die „I"-Maschinen dagegen zum mittel- und hinterpommerschen Meterspurnetz (heute VRP). Hier standen sie ganz offensichtlich auch für die Gestaltung der späteren Vulcan 1'C1'- und 1'D1'-Lokomotive der 20er Jahre Pate. Eine Übersicht über alle gebauten D-Kuppler der Gattungen „M" und „I" enthält Tabelle 1.

Nach dem ersten Weltkrieg entwickelte Vulcan für die seit dem 1. April 1920 bestehenden Vereinigungen vor-, mittel- und hinterpommerscher Kleinbahnen G.m.b.H. seine erfolgreichen Vierachser zu Heißdampfmaschinen der Gattung M^h bzw. I^h weiter. Bei erhöhter Leistung ist diese Bauart im Wasserverbrauch sparsamer als die Naßdampf-Vorgänger. Bedingt durch die wirtschaftlich extrem schlechte Lage der meisten Kleinbahnunternehmen nach Krieg und Inflation konnte Vulcan 1925 lediglich zwei Heißdampflokomotiven herstellen. Eine Lokomotive lieferte die Stettiner Maschinenfabrik an die Kleinbahn-Gesellschaft Greifswald-Jarmen als Nr. 11, die zweite als Nr. 53 an die Rügensche Kleinbahnen A.-G., die im Jahre 1927 ihre zwei Naßdampf-M-Lokomotiven beim Hersteller ebenfalls auf Heißdampfbetrieb umrüsten ließ. Die einzige meterspurige I^h erwarben die Saatziger Kleinbahnen (heute VRP).

1

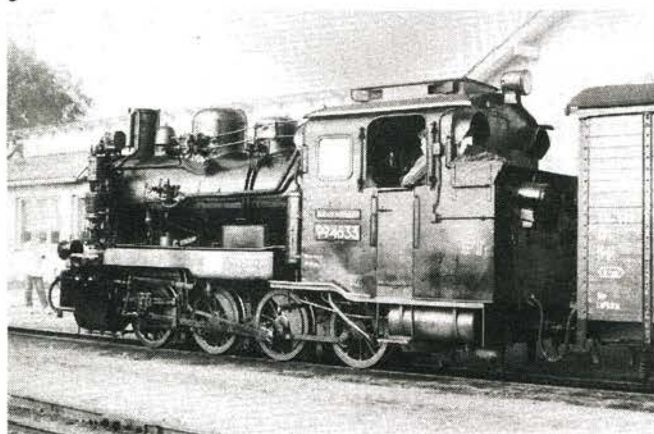


2

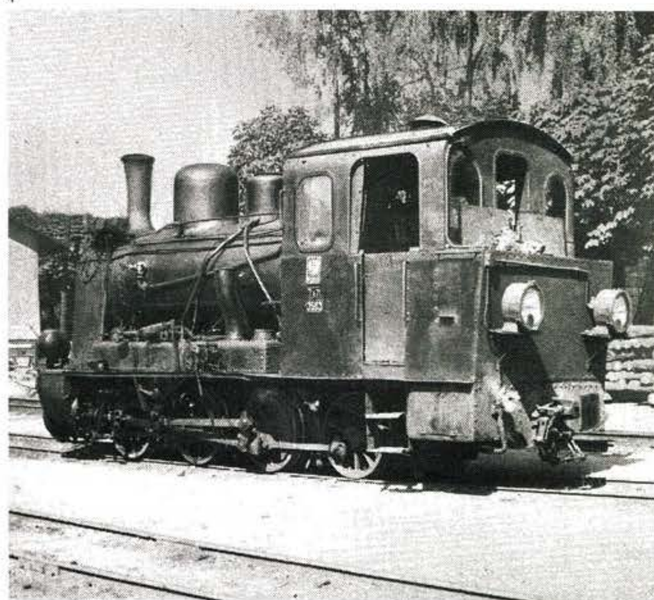


Äußerlich unterscheidet sich die Gattung M^h aufgrund eines Überhitzersammelkastens von der Naßdampfmaschine durch eine verlängerte Rauchkammer und den etwas nach vorn zur Zylindermitte gerückten Schornstein. Das Führerhaus ergänzte man mit einem Entlüftungsaufbau, den die nachträglich umgebauten Maschinen jedoch nicht erhielten. Neben dem veränderten Kessel waren außerdem die Zylinder mit Flach-

3



4



1 Lokomotive 51^M der Kleinbahn Greifswald–Wolgast Ende der 30er Jahre in Eldena

2 Werkfoto der Lokomotive 11^Mh der Kleinbahngesellschaft Greifswald–Jarmen

3 Die 1925 gebaute und heutige Heißdampflokomotive 99 4633 (ex Rü.K.B. 53^Mh) vor einem Bäderzug am 24. September 1985 im Bahnhof Binz Ost. Die Lokomotive befindet sich noch heute in einem dem Originalbild gleichenden Zustand. Deshalb wurde auch entschieden, diese Maschine in die Liste der Eisenbahnmuseumsfahrzeuge aufzunehmen.

4 Lokomotive Tx7-3503, ex R.K.B. 51^I, am 25. August 1973 in Białograd

Fotos: K. J. Harder, Westerholz (BRD) (1); Sammlung Verfasser (2); Verfasser (3); W.-D. Machel, Potsdam (4)

Tabelle 1 Lokomotiven der Gattungen M, M^h, I und I^h nach dem erweiterten Lenz-System, hergestellt von der Stettiner Maschinenbau-A.-G. Vulcan

Gattung	Fabrik-Nr.	Baujahr	Empfänger[1]	Bezeichnungen Klb.	PLB[2]	DR/PKP[3]	Verbleib
M	2 894	1913	C.P.O.	10	256	–	Reparation
M	2 895	1913	G.J.K.	10[4]	254	–	Reparation
M/M^h	2 896	1913	Rü.K.B.	51	257	99 4631	verkauft
M/M^h	2 951	1914	Rü.K.B.	52	258	99 4632	
M	2 952	1914	D.K.B.W.	151	252	–	Reparation
M	2 953	1914	D.K.B.W.	152	253	–	Reparation
I	2 954	1914	R.K.B.	51	172	Tx7-3503	+ 22. 1. 1974
I	2 955	1914	S.K.B.	51	171	Tx7-3501	+ 12. 4. 1974
I	2 996	1914	K.K.B.	51	173	Tx7-3504	+ 28. 10. 1969
I	2 997	1914	K.K.B.	52	174	Tx7-3505	+ 22. 12. 1972
M	3 018	1914	D.K.B.O.	51	251	–	Reparation
M	3 019	1914	K.G.W.	51	255	–	Reparation
M^h	3 850	1925	G.J.K.	11	260	–	Reparation
M^h	3 851	1925	Rü.K.B.	53	259	99 4633	
I^h	3 994	1928	S.K.B.	52	175	Tx7-3502	+ 22. 8. 1973[5]

Es ist möglich, daß es sich bei drei weiteren Lokomotiven mit den Fabrik-Nummern von 3 944 bis 3 946 für die Litauischen Staatsbahnen (Betr.-Nr. 101–103) ebenfalls um die Gattung M^h gehandelt hat.

1)
C.P.O. A.-G. Kleinbahn Casekow–Penkun–Oder
G.J.K. Kleinbahn-Gesellschaft Greifswald–Jarmen
Rü.K.B. Rügensche Kleinbahnen A.-G.
D.K.B.O. A.-G. Demminer Kleinbahnen Ost
D.K.B.W. A.-G. Demminer Kleinbahnen West
K.G.W. Kleinbahn-Gesellschaft Greifswald–Wolgast
K.K.B. Kolberger Kleinbahnen A.-G. } heute VRP
R.K.B. Regenwalder Kleinbahnen A.-G. } heute VRP
S.K.B. A.-G. Saatziger Kleinbahnen } heute VRP

2) PLB – Pommersche Landesbahnen. Von diesem Verkehrsbetrieb wurden am 1. Januar 1940 alle unter 1) genannten Bahnen übernommen. Die Lok-Nummern wurden ab 1. November 1943 eingeführt.

3) bei PKP letzte Nummer

4) 1931 an D.K.B.W.; Umzeichnung in 254 erfolgte 1943

5) Denkmal an Dobra (VRP)

Tabelle 2 Technische Daten

Lok-Gattung nach Lenz & Co.		M	M^h	I	I^h
Spurweite	(mm)	750	750	1 000	1 000
Zylinderdurchmesser	(mm)	350	350	350	350
Kolbenhub	(mm)	400	400	400	400
Raddurchmesser	(mm)	850	850	850	850
Achsstand gesamt	(mm)	3 400	3 450	3 400	3 450
Länge über Puffer	(mm)	7 724	8 000	7 724	8 000
Dienstmasse	(t)	23,5	25,5	23,5	25,5
Achsfahrmasse	(t)	6	6	6	6
Dampfüberdruck	(kPa)	1 177	1 177	1 177	1 177
Zugkraft[1]	(kN)	40,7	40,7	40,7	40,7
Geschwindigkeit max.	(km/h)	30	30	30	30
Leistung ind.	(kW)	147	147	172,7	172,7
	(PS)	200	200	235	235

1) Zugkraft bezogen auf 0,6fachen Betriebsdruck

schiebern gegen solche mit Kolbenschiebern zu tauschen.

Abgesehen von wenigen Ausnahmen – die I'Cl'h2t- und I'Dl'h2t-Lokomotiven der Meterspur wurden schon erwähnt – handelte es sich bei den vierfach gekuppelten Maschinen um die letzten Neubeschaffungen der ehemaligen Lenz-Bahnen. Sie gelangten nach dem Ende des zweiten Weltkriegs teils als Reparationsleistungen in die UdSSR oder durch die Oder-Neiße-Grenze zu den Polnischen Staatsbahnen (PKP). Auf DDR-Gebiet blieben die drei Maschinen der rügenschen Schmalspurstrecken erhalten. Sie wurden 1950 als 99 4631 bis 99 4633 in das Nummernschema der Deutschen Reichsbahn für die ehemaligen Klein- und Privatbahnlokomotiven eingereiht. Im Juli 1984 ist die Lokomotive 99 4631 an einen Apotheker in Lehrte (BRD) verkauft worden. Die beiden übrigen Maschinen sind heute hauptsächlich dem Traditionsbetrieb auf der Strecke Putbus–Göhren vorbehalten. Die 99 4633 gehört zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen der DDR und soll gar einen neuen Kessel erhalten. Gute Aussichten zum 75. Geburtstag einer kleinen, aber tüchtigen Lokomotivgattung!

Quellenangaben

(1) Harder, K. J.: Die Vulcan Kleinbahnlokomotiven für die Eisenbahnbaugesellschaft Lenz & Co., Lok-Magazin Nr. 23, April 1967. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart

(2) Jünemann, K., Kieper, K., Nickel, L.: Die Rügenschen Kleinbahnen; Transpress Verkehrsgeschichte, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983

Rainer Scheffler (DMV), Oschatz

Von der Bilderkiste zum Archiv

Über die Sammelleidenschaft der Eisenbahnfreunde

Ob Modelleisenbahner, Eisenbahn- oder Nahverkehrsfreund: Für alle werden verkehrsgeschichtliche Aspekte immer bedeutungsvoller; sei es für Dokumentationszwecke oder für den Nachbau von Modellen. Durch dieses vielseitige Hobby sind die Freunde immer mehr zu Sammlern geworden. Sammler also von Literatur, Modellen, Verkehrsutensilien und von Fotos.
Gerade das Anlegen von Fotosammlungen hat in den letzten Jahren stark zugenommen.

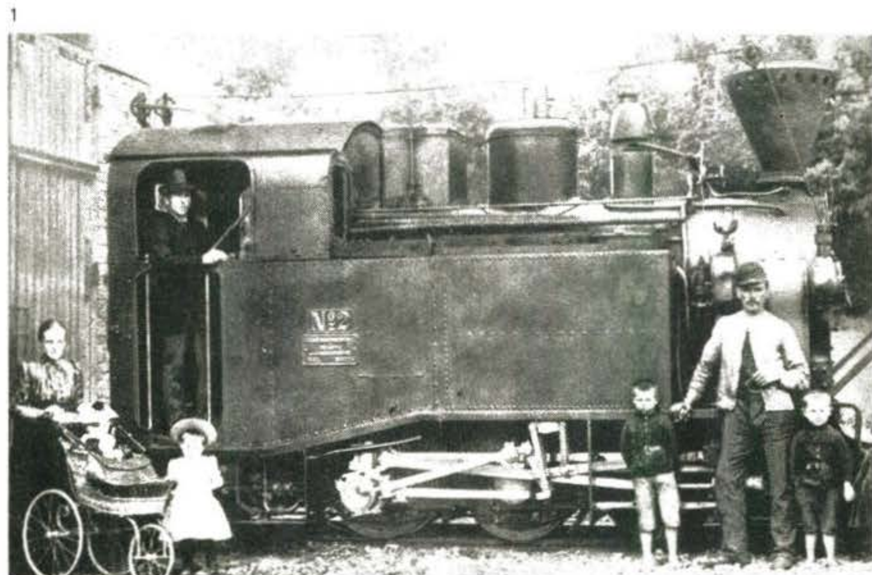
Fotoobjekt Eisenbahn – damals und heute
Einst waren es nur wenige Freunde, die Lokomotiven und Züge auf Platte oder Film festhielten. Heute ist fast jeder Eisenbahnfreund auch sein eigener Fotograf. Noch in den 50er Jahren erregte der Kunde beim Fotohändler Stirnrunzeln, wenn dieser auf dem entwickelten Filmstreifen Lokomotiven erblickte. Inzwischen gehören die Eisenbahnfans zu wichtigen Auftraggebern der Labors. Ja und was wäre wohl, gäbe es die vielen eigenen Dunkelkammern nicht?
Es ist gewiß: Die Eisenbahn ist mit Abstand zum führenden Foto-Objekt unseres Landes geworden. Doch wohin mit den vielen Bildern? Was machen die Freunde mit den oft über 100 Fotos einer einzigen Sonderfahrt? Wie und wo lagert man das Produkt seiner Leidenschaft und was zeichnet einen Fotosammler eigentlich aus?

Voraussetzungen sind unterschiedlich
Nun, er sollte jung sein und viel Interesse für die Welt der Eisenbahn besitzen. Er sollte sich am Fluidum der Züge und des Reisens erfreuen. Er sollte die Luft des heißen Schmieröls atmen können, sich am Dampfschlag der Luftpumpen ergötzen und ebenso das rauschende Surren der Ellok lieben. Auch Ausdauer und Spürsinn sind nötig. Hat er das „Prüffeld Bahnhof" verlassen, so wünscht er sich Vorbilder mit Anschauungsmaterial. Manch einer hat dabei schon großes Glück gehabt. Durch Großvaters Bilderkiste zum Beispiel. Denn der Großvater hatte in der Zeit der ersten Postkartendrucke gelebt. Die spektakulären Lokomotiven mit den langen Schornsteinen und stolzen Namen nebst Nummern waren auch für ihn interessant genug, um für jeden gesparten Groschen die braunen filzigen Bildkarten zu erwerben. Wenngleich dem noch jungen Freund die Beziehungen zu den alten preußischen oder sächsischen Länder- und Privatbahnfahrzeugtypen fehlen, so ist er doch froh, solche Raritäten geschenkt bekommen oder erworben zu haben. Der ältere Freund hingegen ist stolz auf seine III^b, VT, XI-IHV oder G 3/3, welche ihm zum einen liebevoller Wert und zum anderen echte Jugenderinnerung sind.

Genug der Vorrede! Bauen wir nun unsere eigene Sammlung auf.

Übersichtlichkeit muß bewahrt werden
Solange man Fotos kauft, genügen einige feste Kartons. Hierin können mehrere hundert Bilder im Post- oder Weltpostkartenformat übersichtlich untergebracht werden. Greift der junge Archivar dann aber selbst zur Kamera, um auf Bahnhöfen oder an den Strecken selbst zu fotografieren, wird der ursprünglich bescheidene Rahmen bald gesprengt sein. Und das vor allem dann, wenn bauliche Anlagen und viele Details rund um die Eisenbahn hinzukommen. Die damit verbundene größere Vielfalt und Themenbreite erfordert eine exaktere Übersicht. So empfiehlt es sich, Regel- und Schmalspur zu trennen. Bei den regelspurigen Fahrzeugen sollte man nach Baureihen und bei den Schmalspurbahnen am besten nach Strecken ordnen. Nur wenige Eisenbahnfreunde sind Eigenbrödler. Auf Exkursionen, bei Sonderfahrten und in den Arbeitsgemeinschaften des DMV lernt man schnell Gleichgesinnte kennen, gibt und erhält Anregungen, tauscht Erfahrungen aus und nimmt schließlich Briefkontakt auf. Jetzt treten dicke Fotobriefe ihre Reise an und bringen umgekehrt viel Abwechslung im

1



2



1 Eine I K, die Nr. 2, um 1900. Diese Aufnahme sollte im eigenen Archiv unter dem Sachgebiet „Schmalspurlokomotiven/Sachsen" eingeordnet werden.

2 Die Lokomotive MULDENTHAL, gebaut 1861 von Hartmann und mit der Fabrik-Nummer 164, dampfte noch viele Jahre als Werkbahnmaschine im Bockwaer Kohlerevier. Das Foto entstand 1940.

Briefkastenalltag. Ein eigenes Fotolabor wird schließlich unumgänglich. Mit einigem Geschick läßt sich in Küche, Bad, Bodenkammer oder gar im Kellerraum schnell ein solches einrichten. Jetzt finanziell entlastet zu sein ist dabei die eine Seite. Die andere wird sehr bald deutlich. Welch neu entfachte Begeisterung entsteht, wenn man die geliebte und selbst fotografierte Lokomotive vor sich in der Entwicklungsschale „kommen" sieht, aber auch Größe, Ausschnitt und Vielzahl selbst bestimmen kann. Von jetzt an macht es unheimlich Freude, dem Gleichgesinnten Eigenes beizusteuern, um von diesem schließlich Lückenfüllendes zu erhalten. Doch halt – hier beginnen auch spätestens die Probleme. Da wäre der Platz.

Hatte man zunächst die Fotos in Taschen und Schachteln, einigen Kästen und ersten Alben in Schränken und Komoden nahezu versteckt, so muß jetzt eine andere Möglilchkeit gesucht und gefunden werden. Ein Archiv ist etwas mühsam Geschaffenes, muß ständig betreut werden und somit zugänglich sein. Ein Schrank, ein Teil der Anbauwand oder ein mit Fächern geschaffenes Möbelstück bietet den erforderlichen Platz. Auch hier gibt es die tollsten Varianten, wobei natürlich ideale Möglichkeiten vom eigenen Hobbyzimmer mit Labor und Vorführwand dem wenigsten Freunden gegeben sind. Das eigene Archiv hat auch in Kellerräumen, in Bodenkammern und Abstellräumen Berechtigung. Doch sollten dabei Temperatur, Luftfeuchtigkeit, Beleuchtung und Sicherheit beachtet werden. Das Unterbringen der Fotos in Alben ist wohl für den Betrachter am geeignetsten, doch mit viel Zeit- und Platzaufwand verbunden. Nach wie vor dürfte daher der gute alte Hartkarton oder der echte Karteikasten der übersichtlichste und sparsamste Speicher für unsere Fotos sein. Die Negative sollten in dafür vorgesehenen Taschen gelagert werden. Handelt es sich um große Mengen, wird es aber schon problematisch, die Übersicht zu behalten. Systeme und Merkmale dienen dem schnellen Auffinden der Negative. Beispiele sind hier wenig sinnvoll, zu viele Möglichkeiten gibt es.

Das Hobby muß sich unterordnen

Eine weitere Frage muß geklärt werden. Es geht um die nächsten Angehörigen, die Familie. Das Hobby ist damit in Einklang zu bringen. Fotografieren, Forschen, Entwickeln und Ordnen erfordern Zeit. Wohl dem, der eine Ehefrau hat, die für das Hobby des Mannes Verständnis aufbringt.

Gibt es hier keine Probleme, wird der Eisenbahnfreund mit seinem Archiv bis ans Lebensende verbunden sein. Das Archiv ist sein Freizeitausgleich, hiermit hat er immer zu tun. Es gibt immer etwas zu betrachten, zu vergleichen, zu sortieren, zu beschriften und zu numerieren. Briefe werden geschrieben und gelesen, Freunde empfangen und Schätze gezeigt.

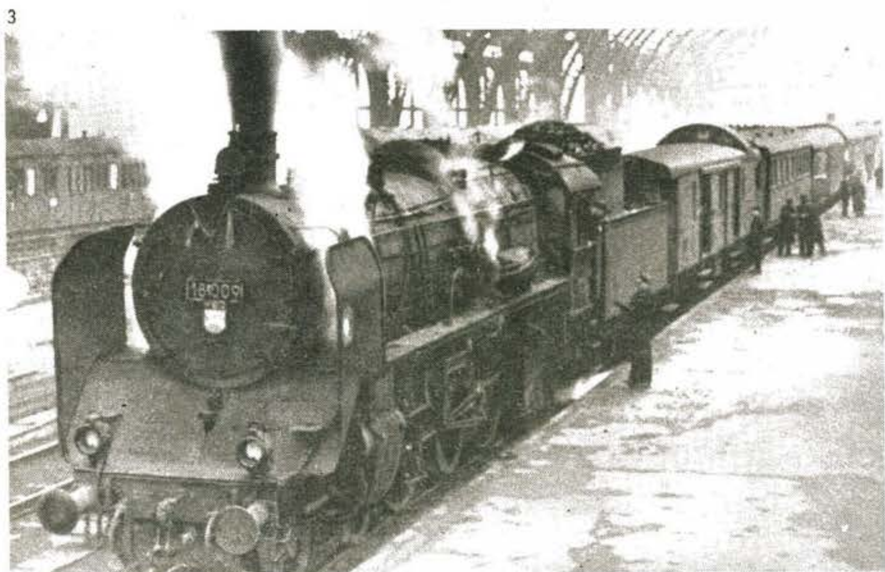
Sinnvoll registrieren und erfassen

Was fotografiert und welche Bilder sammelt man? Voran Lokomotiven, auch Wagen sollten dazugehören. Anlagen, Landschaften, Gleise, Rampen, Signale, Brücken und Bauwerke, selbst Grenzzeichen und Kilometersteine, sind ebenfalls interessant und gehören dazu. In unserer Republik gibt es inzwischen zahlreiche Hobbysammler. Sie besitzen wie die staatlichen und betrieblichen Archive einen vielseitigen Fundus an verkehrsgeschichtlichem Material. Das sind schließlich dann jene Quellen, die die Grundlage für viele Veröffentlichungen zur Eisenbahngeschichte bilden. Damit ist auch schon die Frage nach dem Sinn oder Wert jeder Sammelleidenschaft beantwortet. In irgendeiner Form kommt diese Arbeit jedem Eisenbahnfreund zugute.

Nachwuchssorgen kennen die Sammler von heute nicht. Doch mit zunehmendem Alter sollte der spätere Verbleib der Schätze geregelt sein. Es gibt genug Beispiele, wo die liebevolle Arbeit und damit manch seltene Rarität aus späterer Unkenntnis zum Kinderspielzeug wurde, durch den Ofen geheizt wurde oder auf der Müllkippe endete.

Zum Schluß sei den Freunden gesagt, daß ebenso die heute neuen Fahrzeuge später ihren fotogenen Sammelwert haben. Ordnen wir uns also nicht total der Dampflok unter, schätzen wir außerdem die Gegenwart und blicken wir auch als Historiker in die Zukunft.

3



3 Die Lokomotive 18 009 im während des zweiten Weltkriegs zerstörten Bahnhof Dresden-Neustadt, aufgenommen im Jahre 1951.

4



4 In der Nähe von Bad Schandau im Jahre 1963 – als die ČSD-Lokomotiven der Baureihe 456 des Depots Děčin noch Züge von der DR übernahmen.

Fotos: Sammlung Verfasser; Repro (1 und 3); E. Schuffenhauer, Karl-Marx-Stadt (†) (2); Verfasser (4)

Prof. Dr. sc. phil. Laurenz Demps, Berlin

Eisenbahnen in Preußen

Im Heft 9/88 veröffentlichten wir auf den Seiten 18 bis 20 einen gleichlautenden Beitrag. Darin ging es vor allem um die Entstehungsgeschichte des preußischen Eisenbahnwesens.
In der nun folgenden Darstellung steht die weitere Entwicklung in diesem früheren deutschen Staat bis zu Beginn der 20er Jahre dieses Jahrhunderts im Vordergrund.
Damit beendet „me" auch gleichzeitig die Veröffentlichungen anläßlich des 150jährigen Bestehens der Eisenbahnen im ehemaligen Preußen.
Die Redaktion

Die Wirtschaftskrise des Jahres 1847 und die ihr folgende Rezession verhinderte zunächst weitere Schritte, um das preußische Eisenbahnwesen zu verstaatlichen. Im Gegenteil, die Eisenbahn wurde wie die für sie produzierende Industrie in den 50er und 60er Jahren des 19. Jahrhunderts eine der wichtigsten Domänen der kapitalistischen Entwicklung Preußens. Schließlich führten die Ergebnisse der Revolution von 1848 dazu, daß in Berlin ein geschäftiges Zentrum des Maschinenbaus entstand.
Maschinenbau aber hieß in jenen Jahren im wesentlichen der Aufbau einer Industrie, um den ständig steigenden Bedarf der Eisenbahnen decken zu können. Der Protagonist dieser Jahre war Bethel Henry Strousberg, der „Eisenbahnkönig" (siehe „me" 8/87, Seite 28). Seine ungehemmte Spekulationswut im Kapitalismus der freien Konkurrenz wurde mit dem Begriff „Gründer" geradezu sprichwörtlich getroffen.
Damals befanden sich die Eisenbahnen auf dem Siegeszug – die große Zeit der Züge begann. Gab es im Jahre 1840 in allen Ländern der Erde 7653 km Eisenbahnen, wuchs ihre Streckenlänge bis zum Jahre 1860 auf 107961 km und bis zum Jahre 1870 auf 209789 km. Preußen war an dieser Entwicklung mit 19670 Eisenbahnkilometern im Jahre 1878/1879 maßgeblich beteiligt. Außerdem exportierten preußische Fabriken Eisenbahnfahrzeuge, Schienen und andere Ausrüstungen in verschiedene Länder, insbesondere nach Südosteuropa.

Vom Staat verwaltetes Kapital
Nach der Übernahme der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in den Besitz des preußischen Staates (siehe „me" 9/88, S. 19) blieb diese Bahn ein kapitalistischer Betrieb, der aber vom Staat verwaltet wurde. Dieses Beispiel erwies sich als ein Modellfall für alle in den folgenden Jahren vom preußischen Staat übernommenen Bahnen. Dabei stand das Wechselspiel von Gewinn und Verlust nach wie vor im Vordergrund. Der Staat war also Unternehmer geworden – übrigens ein Vorgang, der sich an anderer Stelle – z. B. in der Munitionsfertigung – wiederholte.

Nun auch vom Staat gebaut
In den 50er Jahren entstanden dann auch die ersten Staatsbahnen. Private Geldgeber hatten aus Kostengründen bzw. wegen zu geringer Gewinnchancen im Verkehrsnetz „Lücken" gelassen. Verkehrsarme und wirtschaftlich bisher wenig erschlossene Regionen erhielten durch die privaten Eisenbahn-Gesellschaften keinen Anschluß. Hier mußte nun der Staat eingreifen – aus volkswirtschaftlichen und militärischen Gründen. Er entwickelte beim Bau seiner Bahnen ein neues Konzept. Das bisherige Prinzip wurde umgedreht: Die Eisenbahnen mußten eine wirtschaftliche Erschließung fördern, d. h. einen Bedarf an Verkehrsleistungen hervorrufen und nicht – wie bisher – den sich entwickelnden Bedarf befriedigen.
Ein Beispiel dafür war der Bau und Betrieb der sogenannten und von 1845 bis 1849 entstandenen Königlichen Ostbahn von Berlin nach Königsberg (heute Kaliningrad/UdSSR). Mit Hilfe dieser Bahn konnten die Agrarerzeugnisse Ostpreußens in die industriellen Ballungsgebiete und besser als bisher in das Ausland transportiert werden. Ähnlich verhielt es sich mit der 1856 fertiggestellten Saarbrücker Bahn, die die Warenströme von den belgischen Häfen über preußisches Gebiet leiten sollte und außerdem das preußische Eisenbahnnetz mit dem der französischen Ostbahn verband.
Im Ergebnis des Krieges zwischen Preußen und Österreich 1866 konnte das preußische Staatsbahnnetz erheblich erweitert werden. Der Sieg über Österreich und seine Verbündeten brachte neue Bahnlinien in den Besitz des preußischen Staates bzw. unter seine Kontrolle. Dazu gehörten die Eisenbahnen der annektierten Klein- und Mittelstaaten des Herzogtums Nassau, des Kurfürstentums Hessen, der Freien Stadt Frankfurt und des Königreichs Hannover.



Der Anhalter Bahnhof in Berlin als Ausgangspunkt der Hauptstrecken nach Halle/Leipzig und Dresden war über mehrere Jahrzehnte hinweg ein Zentrum des preußischen Eisenbahnverkehrs. Die bis 1951 für den Reiseverkehr noch genutzte Bahnanlage wurde während des zweiten Weltkriegs schwer beschädigt. Foto: Sammlung Th. Böttger, Karl-Marx-Stadt

Eisenbahn und Krieg
Der Krieg gegen Österreich stellte dann auch die überragende Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegsführung in der Öffentlichkeit heraus. Die Dichte des Eisenbahnnetzes in Schlesien erbrachte enorme Vorteile für die Beweglichkeit der preußischen Armee beim Aufmarsch gegen die österreichischen Truppen in Nordböhmen. Wenig beachtet blieb aber die Tatsache, daß der preußische Staat durch die angesam-

melten Gewinne aus den Aktienbeteiligungen, z. B. bei der Köln-Mindener Eisenbahn, auch größere finanzielle Möglichkeiten im Rahmen der Kriegsführung erlangt hatte. Der von Bismarck geförderte Gedanke, alle Eisenbahnen Preußens zu verstaatlichen, setzte sich immer mehr durch.

Zunächst aber erbrachte der Sieg über Frankreich einen Goldfluß nach Deutschland und Preußen; die Folge waren eine Lockerung der Gesetze über die Konzessionierung von Aktiengesellschaften (1870) und 5 Milliarden Mark aus der französischen Reparation (1871). Eine erneute Welle von Konzessionierungsgesuchen für neue Eisenbahnen blieb nicht aus.

Private Eisenbahn-Gesellschaften beherrschten durch ungehemmte Aktienspekulation den Markt. Eine der üblichen Spekulationspraktiken bestand darin, daß die Bauunternehmer ihnen übertragene Bahnaktien unter Nennwert verkauften und sich für die dadurch hervorgerufenen Kursverluste durch überhöhte Rechnungen schadlos hielten. Verteuerungen im Bahnbau waren die Folge, die sich in einer Verringerung der Steuereinnahmen niederschlugen. Windige Projekte beim Bahnbau führten diesen insgesamt in einen schlechten Ruf. Und an diesen Spekulationen waren die Spitzen der Gesellschaft, hocharistokratische Kreise und erzkonservative Politiker beteiligt. So der Prinz Biron von Kurland, der Fürst zu Putbus sowie die Herzöge von Ujest und Ratibor. Eine eingesetzte Untersuchungskommission sah durch die Spekulationen dieser Personen eine „Schädigung des sittlichen Bewußtseins im Volke" voraus.

Bismarck und die Verstaatlichung

Liberale Politiker, die bisher Bismarck im preußischen Landtag auch in bezug auf die Eisenbahnpolitik bekämpft hatten, wechselten anläßlich dieser Auseinandersetzung die Front. Sie gingen auf die Positionen Bismarcks über, der in einer „Revolution von oben" die bürgerliche Umgestaltung in Preußen und Deutschland beendet hatte. Die fahrlässigen Praktiken des Staatsapparats bei der Konzessionierung der Eisenbahn-Gesellschaften wurden massiv angegriffen. Einer der Wortführer der Liberalen war Eduard Lasker. Durch seine spektakulären Enthüllungen im preußischen Landtag lieferte er Bismarck die Munition und die Argumente für eine staatliche Eisenbahnpolitik. Das Konzept von Bismarck war relativ einfach. Seine Politik orientierte auf den Aufbau von Reichseisenbahnen, die von den Ländern unabhängig sein und ausschließlich der Reichsverwaltung unterstehen sollten. Bismarck erhoffte sich dadurch neben dem Heeresbudget eine finanzielle Basis für eine eigenständige Reichspolitik. Einen Schritt in diese Richtung war nach der Annektion von Elsaß und Lothringen die Übernahme der dortigen Eisenbahnen durch das Reich. Bismarcks Bemühungen trafen sich objektiv mit den Bestrebungen der liberalen Bourgeoisie, die u. a. vereinheitlichte und verbilligte Tarife für alle Eisenbahn-Gesellschaften forderte. Im Mai 1873 begann der große Gründerkrach, der mit dem finanziellen Ruin zahlreicher Unternehmen endete. Hier sah Bismarck seine große Chance. Im Juni 1876 brachte er ein Gesetz über den Verkauf der preußischen Staatseisenbahnen an das Reich in den Reichstag ein. Das wäre der erste große Schritt für eine zentral geleitete Eisenbahn im Deutschen Reich gewesen. Die Liberalen erkannten jetzt, daß die aus dem Betrieb der Bahn entstehenden Gewinne aus einem derartigen staatskapitalistischen Unternehmen dann keiner parlamentarischen Kontrolle mehr unterlegen hätten. Das Gesetz scheiterte am Widerstand der Liberalen im preußischen Abgeordnetenhaus und am Widerstand der anderen deutschen Länder.

Als Kompromiß deutete sich nach der Krise des Jahres 1873 aber die Verstaatlichung der großen Privatbahnen an. Hier trafen sich die Bestrebungen der Großbanken mit denen Bismarcks. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens war inzwischen soweit vorangeschritten, daß immer mehr Kapital für die Erneuerung der Strecken und des laufenden Materials benötigt wurde. Weiterhin verlangsamte sich die Amortisation des in den Eisenbahnen steckenden Kapitals sowohl durch die Wirkungen der Krise als auch durch den höheren Kapitaleinsatz. Außerdem lagen enorme Kapitalsummen über lange Zeit bei den Privatbahnen fest. Das waren Kapitalien, die in anderen Bereichen der industriellen Entwicklung dringend gebraucht wurden. Das vorhandene Kapital wanderte immer schneller in die Industrie und vor allem in die Banken ab. Nun litten die Privatgesellschaften im Eisenbahnbau zunehmend unter Kapitalmangel.

So konnte die Berlin-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft nur noch unter größten Schwierigkeiten die über Zossen führende Strecke selbst vollenden und im Sommer 1875 dem Betrieb übergeben. Andere Gesellschaften brachen zusammen oder konnten nur durch raschen Verkauf an den Staat den Konkurs abwenden. So die Berliner Nordbahn-Gesellschaft, die Berlin mit Stralsund über Neustrelitz verbinden wollte. Die Gesellschaft verkaufte an den preußischen Staat, der den Bahnbau weiterführte und die Strecke 1877 eröffnete. Der Kauf rettete in diesem Fall wenigstens das Kapital.

Unter diesen Bedingungen entwickelte sich das preußische Staatsbahnnetz von 3 195,17 km im Jahre 1870 auf 4 803,80 km im Jahre 1878. In den acht Jahren kamen 273,51 km Eisenbahnstrecke durch Kauf und mehr als 1 300 km durch Neubau hinzu.

Verstaatlichungen und KPEV

Im Februar 1879 wurde im preußischen Landtag ein Gesetz zur Verstaatlichung der Eisenbahnen vorgelegt, das in den folgenden Jahren praxiswirksam wurde. Mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preußen konnte die Zersplitterung des Verkehrswesens überwunden werden. Dadurch wurde der Kapitalismus in Preußen gefördert, und zugleich verstärkten sich die Möglichkeiten, die Eisenbahnen für den Kriegsfall sofort zu nutzen. Zwischen 1879 und 1887 kaufte Preußen 13 385,65 km Eisenbahnstrekken und baute 3 763,89 km.

In den folgenden Jahren wurde das Streckennetz der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) systematisch zu einem der dichtesten Eisenbahnnetze Europas ausgebaut. Seit 1895 verlängerte sich das Streckennetz jährlich um durchschnittlich etwa 500 km. Dem Staatseisenbahnnetz Preußens angeschlossen wurden mit dem 1. April 1897 der hessische und ab 1. Oktober 1902 der badische Anteil der Main-Nekkarbahn. Das waren Strecken, die die verkehrspolitische Bedeutung der KPEV weiter erhöhten.

Im Jahre 1914 verfügten die preußischen Staatseisenbahnen über ein Streckennetz von 39 534,73 km Länge.

KPEV – größtes Weltunternehmen

Die preußische Staatseisenbahn war stets ein solides, auf Gewinn orientiertes Unternehmen. Alleine im Jahre 1914 konnte ein Gewinn von 449 400 000 Mark erwirtschaftet werden. Die KPEV war in jenen Jahren der größte kapitalistische Betrieb auf der Welt überhaupt. Durch den ersten Weltkrieg änderten sich diese Verhältnisse grundlegend. Verschlissene Betriebsmittel und Bahnanlagen und die nicht ausbleibenden Folgen der Reparationen veränderten die Stellung der Eisenbahnen. Mit der Auflösung der Länderbahnen im Jahre 1920 und die Bildung der Reichsbahn endete dann die Geschichte der KPEV.

Dipl.-Ing.-oec. Otto Voigt (DMV), Berlin

Europäische Fahrplankonferenzen

Bekanntlich nahm bei den ersten Eisenbahnen der Personenverkehr einen schnelleren Aufschwung als der Güterverkehr. Nur sehr ungern verzichtete man bei letzterem auf die althergebrachten Landtransportwege. Außerdem mußten anfänglich viele Güter wegen zahlreicher Lücken im Eisenbahnnetz umgeladen werden. Und da die Menschen das Reisen über weite Entfernungen noch nicht gewöhnt waren, bestand für durchgehende Zugverbindungen über weite Strecken zunächst nur ein sehr geringes Bedürfnis. So wurde der 1847 geschaffene Anschluß Wien–Berlin–Hamburg 1848 schon wieder aufgehoben. Es mangelte einfach an Reisenden. Dem geringen Verkehrsbedürfnis standen andererseits erhebliche Kosten für durchgehende Verbindungen über weite Strecken gegenüber.

Gesetz zwang zu abgestimmten Fahrplänen

Um die Fahrpläne der einzelnen Bahnen den langen Streckenverbindungen anzupassen, waren die Züge entweder aus ihrer für den Nahverkehr günstigen Lage zu verschieben oder besondere Züge erforderlich. Angesichts des geringen Durchgangsverkehrs wurden diese Varianten zunächst für nicht notwendig angesehen. Darüber hinaus wären auch Nachtzüge erforderlich gewesen, deren Wirtschaftlichkeit jedoch in Frage gestellt wurde.
Deshalb ist es verständlich, daß sich die Bahnverwaltungen – und das traf besonders für Norddeutschland zu – in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens meist gegen durchgehende Zugverbindungen sträubten. Dagegen forderten die Regierungen der betreffenden Länder besonders im Hinblick auf eine schnellere Postbeförderung derartige Verbindungen. Die preußische Regierung beispielsweise verpflichtete die Bahngesellschaften auf der Grundlage des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1938, die Forderungen der Postverwaltung zu berücksichtigen. Deshalb mußten die Fahrpläne der einzelnen Bahnen abgestimmt werden. Die Eisenbahnkommissariate organisierten schließlich Zusammenkünfte mit den beteiligten Bahnverwaltungen. Hier wurde über durchgehende Zugverbindungen diskutiert und entschieden. Die Geburtsstunde der späteren Fahrplankonferenzen war gekommen. Es gab natürlich auch Fälle, wo den Bahnen einfach vorgeschrieben wurde, bestimmte Züge einzulegen. Abb. 1 enthält die Kosten für eine beantragte Zugverbindung.
Besonders harte Maßstäbe setzte dabei die preußische Staatsregierung. Beispielsweise mußte die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn von 1847 an jahrelang gegen ihren Willen einen Nachtzug fahren (siehe auch „me" 9/88, S. 19). Demgegenüber entsprach die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn 1847 sofort der Forderung, einen Nachtzug von Berlin nach Köln einzurichten.

Konferenzen wurden unentbehrlich

Inzwischen verdichtete sich das Netz der Eisenbahnen. Damit wuchs das eigene Interesse der Bahnverwaltungen, günstige Zugverbindungen im Reiseverkehr zu gestalten. Sie wurden auf schriftlichem Wege und während der dafür einberufenen Gruppenkonferenzen vereinbart. Dabei herrschten jene Eisenbahn-Gesellschaften Norddeutschlands vor, die sich zu Verkehrsverbänden zusammengeschlossen hatten. Die Anschlüsse im internationalen Verkehr vermittelten die Grenzverwaltungen oder waren das Ergebnis von Verhandlungen der Regierungen untereinander. Dagegen wurden in Süddeutschland von Anfang an fast ausschließlich Staatsbahnen gebaut. Dadurch bestanden für die Verbindungen innerhalb der einzelnen Staatsgebiete keine Probleme. Bei den die Staatsgebiete verbindenden Bahnen waren bereits mit den Abschluß der Staatsverträge durchgehende Zugverbindungen gefordert worden. Die staatlichen Bahnverwaltungen legten dann die Fahrpläne auf unregelmäßig stattfindenden Konferenzen fest.
Dennoch gelang es bis zum Jahre 1870 weder in Nord- noch in Süddeutschland, einheitliche Grundsätze für die Fahrplangestaltung durchzusetzen. Obwohl schon Sommer- und Winterfahrpläne existierten, gab es bis dahin keine einheitlichen Fahrplanperioden.
Seit Anfang der 60er Jahre bestanden durchgehende Zugverbindungen von dem damals noch zu Deutschland gehörenden Österreich. In diesem Zusammenhang kamen Fahrplankonferenzen zustande, an denen neben den Bayrischen, Württembergischen und Badischen Staatsbahnen die Österreichischen Bahnen und die Französische

1

Berechnung der Kosten für die zur Einführung im Sommer 1896 beantragte neue Zugverbindung auf der Strecke H.–K.

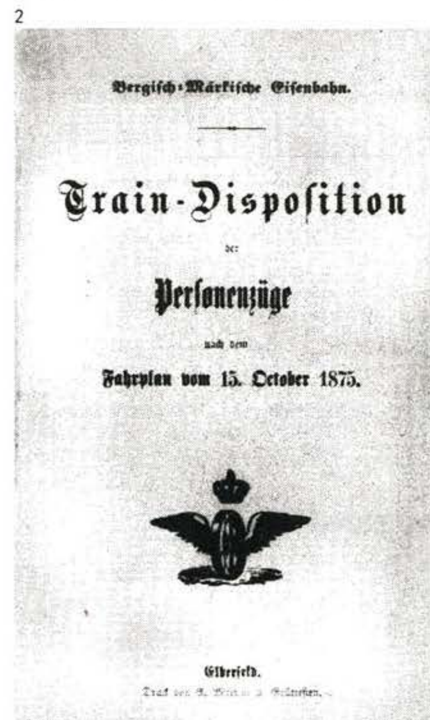
Des Etats Titel	Pos.		Strecke H–K neu eingelegte Züge Nr. x und y; Zugkm. = 25 990; Personenwagenachskm. 259 900; Gepäckwagenachskm 79 970; 2 Personenwagen à 3 Achsen; 2 " à 2 "; 1 Gepäckwagen à 3 "	M.
4	2	Fahrgelder pp.	25 990 km { 1 Zugf. 1 Lokomotivf. je 6 Pf. = 12 Pf.; 1 Heizer je 5 Pf. = 5 Pf.; 1 Schaffner je 4 Pf. = 4 Pf.; pro 10 km = 21 Pf.	545,8
4	3	Prämien f. Materialienersparnisse	20812 kg Kohlen à 100 kg 0,30 M.	62,4
		" " "	114 kg Oel à 0,20 M.	22,8
7	2^3	Brennmat. z. Lokomotivfeuerung	144 325 kg Kohlen à 1000 kg 7,41 M.	1069,4
7	2^3	Schmiermaterial f. Lokomotiven	520 kg Oel à 0,315 M.	163,8
7	2^3	Putz- u. Verpackungsmat. f. Lok.	25 990 km à 1000 km 6,05 M.	157,2
7	2^3	Schmiermaterial für Wagen	339 870 Achskm. à 1000 Achskm. 0,10 M.	34,0
7	2^3	Putzmaterial für Wagen	339 870 Achskm. à 1000 Achskm. 0,10 M.	34,0
7	2^3	Material z. Beleuchtung der Züge	12995 Zugkm. à 1000 Zugkm. 8,43 M.	109,5
7	2^3	Material z. Erwärmen d. Züge	—	—
8	1	Kosten f. Unterhalt. d. Bahnanl.	25 990 km à 1000 Zugkm. 133,19 M.	3461,6
8	2	Erneuerung d. Bahnanlagen	25 990 km à 1000 Zugkm. 68,30 M.	1775,1
9	1	Unterhaltung der Lokomotiven	25 990 km à 1000 Zugkm. 78,35 M.	2036,3
9	1	Unterhaltung der Personenwagen	259 900 Achskm. à 1000 Achskm. 5,53 M.	1437,2
9	1	Unterhaltung der Gepäckwagen	79 970 Achskm. à 1000 Achskm. 3,69 M.	295,1
9	4^1	Erneuerung der Lokomotiven	25 990 km à 1000 Zugkm. 11,74 M.	305,1
9	4^2	Erneuerung der Personenwagen	259 900 Achskm. à 1000 Achskm. 0,23 M.	59,8
9	4^3	Erneuerung der Gepäckwagen	79 970 Achskm. à 1000 Achskm. 0,25 M.	20,0
				11589,1

Ostbahn teilnahmen. In dieser Zeit entwickelte sich auch der internationale Verkehr mit der Schweiz, zunächst vermittelt durch die Badischen Staatsbahnen. Erst ab 1870 wurden dann regelmäßige internationale Konferenzen einberufen. Teilnehmer waren Deutschland, Österreich und die angrenzenden Bahnen der Nachbarländer.

Konferenzen regelmäßig und international

Die erste der regelmäßigen Konferenzen von beträchtlichem Umfang fand am 20. April 1871 in München statt. Es folgten Konferenzen in Wien (13. September 1871), in Würzburg (20. März

2


Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Train-Disposition

der

Personenzüge

nach dem

Fahrplan vom 15. October 1875.

Elberfeld.

1 Beispiel für die Berechnung der Kosten bei Einführung einer neuen Strecke aus (1)
2 Deckblatt des innerdienstlichen Fahrplans von 1875
3 Welche Möglichkeiten Ende der 30er Jahre bestanden, von Berlin nach Paris zu reisen, zeigt dieser Fahrplan. Der Schienenverkehr zwischen beiden Hauptstädten war ein Ergebnis der Verhandlungen im Rahmen der Europäischen Reisezug-Fahrplan-Konferenzen.
Repros: Verfasser (1 und 2); „me" (3)

1872), in Dresden (4. September 1872), in Köln (12. und 13. Februar 1873), in Nürnberg (2. September 1873) und in Stuttgart (25. und 26. Februar 1874).
Bei den ersten Konferenzen waren von den deutschen Bahnen die Bayrischen, Badischen, Württembergischen Staatsbahnen, die Reichseisenbahnen von Elsaß-Lothringen, die Hessische Ludwigsbahn, die Rheinische Eisenbahn und einige mitteldeutsche Bahnen vertreten. Außerdem beteiligten sich an diesen Beratungen mehrere österreichische und schweizerische Bahnen sowie die Französische Ostbahn. Ab 1874 nahmen auch Vertreter der mittel- und norddeutschen Bahnen regelmäßig an den Konferenzen teil.
Das im Jahre 1873 gegründete Reichseisenbahnamt (REA) bemühte sich für alle deutschen Bahnen (ohne Bayern) um eine einheitliche Regelung des Fahrplanwesens ab 1. November 1874. Das REA wollte die nach den internationalen Konferenzen noch vorhandenen Probleme lösen und zu diesem Zweck Delegiertenkonferenzen einberufen.
Zu der am 4. und 5. Dezember 1874 angesetzten Delegiertenkonferenz wurden alle Eisenbahn-Gesellschaften eingeladen, die dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (VDEV) angehörten. Damit nahmen nunmehr die

3

PARIS 1069 km, 13 Std.
I. 84.40, II. 58.40, III. 38.70
Ankunft- bezw. Abfahrtzeiten in Paris sind in westeuropäischer Sommerzeit angegeben.
Vom Bhf. Friedrichstraße (über Aachen—Lüttich)

ab	an	ab	an
FD 8^{24} ac	21^{37}	FDT 19^{12} eq	D 12^{50}
D▲ 10^{54} c	6^{55}	L▲ 21^{20} abc	10^{55}
D 15^{45} ghq	12^{05}	D▲ 23^{31} q	16^{45}
FDT 19^{12} ehq	D 12^{05}		

Vom Anhalter Bahnhof (üb. Frankfurt-Saarbrücken)

D 5^{38} n	23^{41}	D▲ 22^{12} p	16^{54}
D 10^{23} p	6^{55}	D▲ 23^{42} gn	20^{15}
D▲ 21^{20} gp	16^{54}		

Flugpreis 110.— M
Hin- u. Rückflug 198.— M
Mehrgepäck pro Kilo 0.85 M

Hinflug	ab	an
täglich	8^{00}	14^{05}
w	14^{35}	19^{40}
15.5.—14.8. täglich	17^{30}	21^{50}
16.4.—14.5. u. 15.8.—7.10. täglich	17^{30}	22^{30}

Rückfahrt:
(an Bhf. Friedrichstr. über Lüttich-Aachen)

D▲ 0^{05} c	17^{40}	D 13^{35} gp	▲8^{29}
D 0^{10} dn	19^{55}	L▲ 19^{15} abc	8^{33}
FD 10^{06} ac	23^{32}	D 20^{03} ehk	FDT 12^{25}
D 13^{35} grt	▲6^{55}	D 20^{03} hk	16^{13}
D 13^{35} rt	▲7^{12}		
D 13^{35} pu	▲8^{02}		

Rückflug	ab	an
16.4.—14.5. u. 15.8.—7.10. täglich	8^{30}	12^{55}
15.5.—14.8. täglich	8^{30}	12^{35}
w	9^{00}	13^{50}
täglich	15^{00}	22^{50}

a nur 1. und 2. Kl.
b Nordexpreß
c ohne umzusteigen
d Anhalter Bahnhof.
e Berlin—Köln mit Fernschnelltriebwag. (nur 2. Kl.)
g Potsdamer Bhf.
über Brüssel

deutschen und österreichischen Bahnen fast vollzählig an dieser Veranstaltung teil.
Da das von den Bahnverwaltungen vorgelegte Material zur Fahrplangestaltung nicht ausreichte, konnten keine endgültigen Beschlüsse für den Winterfahrplan gefaßt werden. Das Reichseisenbahnamt setzte daraufhin durch, daß die Bahnverwaltungen ab 1875 alle Fahrplanentwürfe nach vorheriger Abstimmung mit den Nachbarstaaten und der Postverwaltung ihrer zuständigen Landesaufsichtsbehörde zur Prüfung einreichten. Demgemäß hatten die Fahrplankonferenzen von nun an die Aufgabe, die Fahrplanentwürfe im Vorfeld zu prüfen. Zwar beteiligten sich später Kommissare des REA und der deutschen und ausländischen Regierungen an diesen Beratungen, doch das geschah nur zu informatorischen Zwekken. Die Zahl der an den Fahrplankonferenzen beteiligten Länder stieg von Jahr zu Jahr deutlich an. In Triest (17. und 18. Februar 1875) waren zum ersten Mal die oberitalienischen Bahnen sowie die russischen Bahnen Warschau–Wien und Warschau–Bromberg vertreten. Am 14. Juli 1875 erschien in Salzburg erstmals eine englische Bahn (Great Eastern Railway). Dennoch vertrat man den Standpunkt, daß es nicht angemessen sei, die Konferenzen außerhalb des deutsch-österreichischen Vereinsgebietes abzuhalten. Dieser Grundsatz wurde zwei Jahre später durch die Anberaumung einer Konferenz in Brüssel (11. und 12. Januar 1882) verlassen. Indes wuchs die Anzahl der teilnehmenden Bahnen weiter. Die Dänischen (Seeländischen) Staatsbahnen erschienen erstmals in Kiel (27. und 28. Juni 1883), die Schwedischen Staatsbahnen in Berlin (9. und 10. Januar 1884), die Rumänischen und Serbischen Staatsbahnen in Budapest (24. und 25. Juni 1885) sowie die Norwegischen in Hamburg (20. Januar 1886).

Bedeutung der Zusammenkünfte stieg weiter

Nunmehr waren mit Ausnahme des äußersten Südwestens und Südostens alle Länder Europas an den Fahrplankonferenzen beteiligt. Dennoch wurde gerade bei der Hamburger Konferenz die irrtümliche Auffassung verstärkt, es handele sich bei dieser selbständigen Institution um eine Einrichtung des VDEV (später „Verein Mitteleuropäischer Eisenbahn-Verwaltungen" – VMEV). Im Verzeichnis der Teilnehmer unterschied man nämlich deutsche Bahnen, österreich-ungarische Bahnen, andere Vereinsbahnen und sonstige Verkehrsanstalten. Daran änderte sich auch auf den folgenden Konferenzen nichts, obwohl der internationale Charakter durch die wiederholte Anberaumung in anderen Ländern längst nachgewiesen war. Das traf für Luzern 1887, Interlaken 1889 und Rom 1890 zu.
Bis dahin wurden die Zusammenkünfte „Winterfahrplankonferenz" bzw. „Sommerfahrplankonferenz" genannt. Während der Stuttgarter Konferenz (17. und 18. Juni 1890) führte die geschäftsführende Verwaltung den Namen „Internationale Fahrplankonferenz" ein. An der Berliner Konferenz (14. und 15. Januar 1891) nahmen erstmals die orientalischen Bahnen teil. Hier war bereits der Name „Europäische Fahrplankonferenz" üblich. Die geschäftsführende Verwaltung in Stockholm (17. und 18. Juni 1891) registrierte die teilnehmenden Bahnen erstmals alphabetisch. Weitere Fahrplankonferenzen im Aus-

land, wie in Brüssel 1892, in London 1893, in Paris und Florenz 1894 und in Genf 1896, unterstrichen nun den internationalen Charakter des Gremiums.
Trotz der regelmäßig stattfindenen Fahrplankonferenzen änderte sich deren Ablauf nur unwesentlich. Die Konferenzen wurden zweimal im Jahr, und zwar in der Regel im Juni und Dezember, einberufen. Jede Konferenz bestimmte Ort und Zeitpunkt der folgenden. Eine am Ort ansässige Verwaltung übernahm die Geschäftsführung. Aus der deutsch-österreichischen Zeit blieben die Niederschriften in deutscher Sprache erst einmal noch erhalten.
Außer diesen internationalen Konferenzen und den Vorkonferenzen von einzelnen Verwaltungsgruppen gab es ab 1883 außerdem zwischen den Direktionen der Preußischen Staatsbahnen nach Bedarf Beratungen, die aber nur allgemeine und formelle Fragen der Fahrplanarbeit betrafen. Zur Diskussion standen hier unter anderem Form und Einrichtung der Fahrpläne, die Gestaltung von Fahrplanbüchern und die Herausgabe von Fahrplanvorschriften (F. V.).
Maßgeblich beteiligt an der Fahrplanarbeit war – wie bereits angedeutet – der VDEV.
Dem 1847 gegründeten Verein gehörten um 1885 17 Eisenbahn-Verwaltungen an. So ist es der Arbeit dieser Organisation zu verdanken, daß der durchgehende Verkehr nicht nur im Vereinsgebiet selbst, sondern auch mit den meisten Ländern Europas ermöglicht wurde.
Spätere Einrichtungen des internationalen Verkehrs beruhten vielfach auf den vom VDEV getroffenen Festlegungen.

Fahrplanzeiten bald einheitlich
Aufgrund eines Beschlusses der Hauptversammlung des VDEV von 1890 wurden für die Fahrpläne im Bereich des VDEV drei einheitliche Fahrplanzeiten vorgesehen. Das war für Deutschland, Luxemburg und Österreich-Ungarn die Zeit des 15. Meridians (Längengrad) östlich von Greenwich (Mitteleuropäische Zeit). Für Holland und Belgien galt die Zeit des Greenwicher Längengrades (Westeuropäische Zeit) und für Rumänien die des 30. Längengrades östlich von Greenwich (Osteuropäische Zeit). In Norddeutschland dagegen enthielten die Fahrpläne für die Reisenden nicht die Einheits-, sondern die Ortszeit. Erst ab 1. April 1893 wurde die Mitteleuropäische Zeit für die genannten Länder per Gesetz verbindlich.
Bei den Preußischen Staatsbahnen unterschied man folgende Fahrpläne:
– Grafische Fahrpläne (heute Bildfahrplan) für den innerdienstlichen Gebrauch,
– Aushangfahrpläne, die die Personen- und gemischten Züge in tabellarischer Form untereinander enthielten und in den Empfangsgebäuden angebracht waren.
– Zeitungsfahrpläne; sie entsprachen im Aufbau den Aushangsfahrplänen, wurden aber im kleineren Format als Hefte herausgegeben.
– Dienstfahrpläne für den Reise- und Güterverkehr auch in tabellarischer Form für kurze Strecken und ausschließlich im innerdienstlichen Gebrauch,
– Fahrplanbücher, die in der Regel von den Direktionsbetrieben herausgegeben wurden, und für das Zugpersonal alle notwendigen Angaben über einen ganz bestimmten Zug enthielten (Ankunftszeit, Abfahrtszeit, Fahrzeit, km-Angaben, Kreuzungen, Überholungen usw.).
– Fahrpläne zur Beförderung lebender Tiere und Fische,
– Kursbücher und sonstige Fahrpläne für den Reisenden (bei der Preußischen Staatsbahn in vier Ausgaben, Nord-, Süd-, Ost- und Westdeutsches Kursbuch) für jede Fahrplanperiode.
Das Reichskursbuch erschien jährlich achtmal und enthielt alle Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffverbindungen des ehemaligen Deutschen Reiches, Österreich-Ungarns und der Schweiz.

Seit 1923 EFK
Heute gibt es die Europäische Reisezug-Fahrplan-Konferenz (CEH, deutsche Abkürzung EFK). Diese Konferenz gibt es seit 1923. Hier werden alle Fragen des internationalen Reiseverkehrs der europäischen Eisenbahn-Verwaltungen, einschließlich der Anschlüsse für Schiffs- und Flugverbindungen, geregelt. Zu berücksichtigen sind auch solche Bereiche wie die Zollabfertigung und Grenzkontrolle. Die Geschäftsführung haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Die Europäische Wagenbeistellungskonferenz (EWK) arbeitet ebenfalls unter Leitung der SBB. Leztere organisiert die Wagenstellung für den internationalen Reiseverkehr auf der Grundlage eines Europäischen Wagenbeistellungsplans (EWP).

Quellenangaben
(1) Cauer, Wilhelm: Betrieb und Verkehr der Preußischen Staatsbahnen, Berlin 1897
(2) Plietz, Sliwka, Teutsch: Fahrplanwesen A–Z, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1981
(3) Autorenkollektiv: transpress-Lexikon Eisenbahn, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1973

Rezension

Dieter Bäzold und Günther Fiebig (†): „Ellok-Archiv", 6. bearbeitete und ergänzte Aufl., transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1987, 328 Seiten, 300 Abb., 30 Seiten, Tafeln, 24,80 M

Seit Jahresmitte liegt die 6. Auflage dieses bereits mehr als zwölf Jahre alten Archivband-Titels vor. Das jüngste Ellok-Archiv ist eine nunmehr als perfekt zu wertende lückenlose Dokumentation über die elektrisch getriebenen Schienenfahrzeuge. Angefangen von dem Fahrzeug auf der legendären Gewerbeausstellung im Jahre 1879 zu Berlin bis zur modernen BR 243, die in bisher nie erreichter Typ-Stückzahl das Erscheinungsbild der elektrischen Zugförderung in der DDR eindrucksvoll kennzeichnet.
Die Qualität des Buchs fundiert nicht nur auf das profilierte Können und Wissen der beiden Autoren, sondern zeichnet sich auch durch das Angleichen in Form und Stil an die übrigen Bände der Eisenbahnfahrzeug-Archiv-Reihe aus.
In der Einführung zu diesem Ellok-Archiv erhält der Leser zunächst eine Übersicht über Ellok-Betriebsnummernsysteme und -Baureihenzuordnungen. Daran schließt sich ein historischer Entwicklungs-Abriß über die Gleich-, Dreh- und Wechselstrom-Lokomotiven an.
Der eigentlichen, inhaltsbestimmenden geschichtlichen und technischen Einzelbeschreibung von annähernd 85 über den Zeitraum von 1879 bis 1982 entwickelten Elloks deutscher Eisenbahnen durch Text, Foto und Zeichnung ist die technikgeschichtliche Entwicklung der elektrischen Zugförderung bei den ehemaligen Länderbahnen, der DRG und der heutigen DR vorangestellt.
Darüber hinaus gestattet ein im Anhang des Buchs vorhandener Tabellenteil ohne vieles Nachschlagen den Vergleich der technischen Hauptkenndaten der Baureihen untereinander.
Vermißt wurden bei der Beschreibung der BR 211/242 die betrieblichen Gründe und technischen Details, die für die Umrüstung von Lokomotiven der BR 211 in solche der BR 242 und umgekehrt von 242 in 211 maßgebend waren.
Diese kleine Ergänzung sollte einer weiteren Auflage des Ellok-Archivs vorbehalten bleiben, wie auch die Aufnahme der künftig zu erwartenden Elloks, so die aus der schweren sechsachsigen BR 250 weiterzuentwickelnde BR 252 und eine elektrische Rangierlokomotive.
Wolfgang Petznick

Verkehrsmuseum erwartet Besucher

Die große Modelleisenbahnanlage des Verkehrsmuseums Dresden war seit 1984 aus technischen Gründen nicht mehr zu besichtigen. In diesem Jahr kann sie nun wieder den Besuchern vorgeführt werden. Noch bis zum 30. Dezember 1988 kann man sich die Anlage im Rahmen der Öffnungszeiten des Museums ansehen.
„me" berichtete über die interessante 0-Anlage ausführlich im Heft 11/81 auf den Seiten 333 bis 336.
me/Mu.

Neue Triebwagen für die „Rote Elektrische"

Die Salzburger Verkehrsbetriebe erhielten ab März 1988 fünf neue Triebwagen für die Lokalbahnlinie Salzburg–Lambrechtshausen. Zu den Spitzenzeiten werden die neuen Garnituren in Zügen mit bis zu 720 Plätzen eingesetzt. Ingesamt verfügt die „Rote Elektrische" nun über zehn zukunftsorientierte Triebwagen der Stadtbahngeneration. Die fünf neuen Gelenktriebwagen (ET 46–50), geliefert von den Simmering-Graz-Pauker Werken und AEG-Austria, stellen eine Weiterentwicklung jener Fahrzeuge dar, welche die Salzburger Verkehrsbetriebe 1983 erhielten. Sie haben mehr Fußfreiheit durch neue Sitzgestaltung, mehr Platz für Gepäck, Sonnenrollos an den Fenstern, verbesserte Laufruhe durch gummigefederte Radsätze. Die Lebensdauer soll mindestens 40 Jahre betragen.
Eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, eine hohe Anfahrbeschleunigung sowie eine rasche und sanfte Bremsverzögerung zeichnen die Neuen aus. Für Notfälle gibt es eine Magnetschienenbremse, die den Triebwagen innerhalb weniger Meter zum Stehen bringt. Weitere Daten: 80 Sitz- und 100 Stehplätze, Länge 28,4 m, Masse 48 t, Motorleistung 600 kW (820 PS). Besonders breite Einstiege ermöglichen die problemlose Beförderung von Rollstühlen, Kinderwagen und sperrigen Lasten.



Die fünf neuen „Roten" lösten unter anderem auch den 80 Jahre alten MAN-Triebwagen aus dem Jahr 1907 ab, der noch täglich im Einsatz stand. Das unter Denkmalschutz gestellte Fahrzeug wird künftig für Oldtimerfahrten jederzeit zur Verfügung stehen.
Seit dem 29. Mai 1988 gilt ein neuer Fahrplan, der zwischen 5.00 und 9.00 Uhr sowie 12.00 und 18.30 Uhr an Werktagen einen 30-Minuten-Trakt zwischen Salzburg und Lamprechtshausen anstelle des bisherigen 60-Minuten-Intervalls vorsieht. Hinzu kam der schon seit langem gewünschte Theaterzug mit der Abfahrt in Salzburg um 23.30 Uhr. Das Zugangebot der Lokalbahn erhöht sich durch die technischen Verbesserungen um 25,5 Prozent, ohne daß der Mitarbeiterstand aufgestockt werden mußte.

Aus: Presseinformation Salzburger Stadtwerke

Notwendige Korrekturen und Ergänzungen

Der Artikel „150 Jahre Eisenbahnen in Österreich" von Werner Hammer in „me" 12/87 zählt sicher mit zum Besten, was zu diesem Thema in kompakter Form je geschrieben wurde. Leider enthält der Beitrag eine Reihe von Fehlern *(siehe auch „me" 8/88, S. 2 – die Redaktion)*, die nicht zu Lasten des Autors gehen, sondern sich schon in der vom Autor verwendeten Literatur finden, vor allem im Buch von Schefold. Außer der AUSTRIA und der MORAVIA baute Stephenson nicht vier 1A1-Lokomotiven, sondern nur eine und drei B1-Maschinen. Die Pferdeeisenbahn Linz–Budweis war rund 130 km lang und nicht 100 km. Bereits am 7. Juni 1839 (nicht im Juli) wurde Brünn erreicht.
Die Semeringbahn hat nach amtlicher Zählung nur 16 Viadukte und nicht 19. Zur Nord-Süd-Verbindung in Tirol ist zu bemerken: 1859 wurde zunächst die Strecke Trient–Bozen (nicht Triest) eröffnet, der die Strecke Trient–Ala–Verona im selben Jahr folgte. In Verona wurde die 1857 fertiggestellte Verbindung Mailand–Venedig angebunden. 1860 konnte die letzte Lücke in der Strecke Venedig–Udine–Triest geschlossen werden.

Die Strecke der Arlbergbahn muß richtig heißen: Innsbruck–Bludenz–Schweiz, es ist nur eine Strecke!
Wagen mit Schlafeinrichtungen gab es schon 1858. 1872 wurde die „Internationale Schlafwagengesellschaft" (ISG) gegründet, die die ersten „reinen" Schlafwagen in Wien bauen ließ. Speisewagen gab es ab 1873.
1906 begannen die Arbeiten zur Tauernbahn im Bahnhof Schwarzach-St. Veit, der in der Ortschaft Schwarzach liegt und nicht in St. Veit im Pongau.
Obwohl die Strecke Villbach–Aßling (heute Jesenice, SFRJ)–Görz–Triest nach Süden führte und Schiffsanschluß nach Afrika hatte, ist die Wüste noch sehr weit entfernt und keine Karawanenbahn nötig. Das zu überwindende Gebirge sind die Karawanken!

Die Strecken der österreichischen Reichshälfte betrugen 1913 nur 23 000 km, die Gesamtzahl von 46 000 km ist richtig. Den Höhepunkt der Gölsdorfschen Konstruktionen stellte nicht die Reihe 210 dar, sie wurde 1911 weiterentwickelt zur Reihe 310, einer h4v-Lokomotive, deren letztes Exemplar im Jubiläumsjahr wieder in Betrieb gesetzt wurde und für Sonderfahrten dient.
Die erste elektrische Bahn von Mödling nach Hinterbrühl war eher eine Lokalbahn als eine Straßenbahn, ebenso die Bahn in Baden. Richtig muß es Gmunden heißen, nicht Gmünden. Das Streckennetz der BBÖ betrug 1924 nach amtlichen Angaben 5 868 km und nicht 4 867 km. Der Neubau von Strecken war praktisch abgeschlossen, später kamen hauptsächlich nur noch Verbindungsschleifen und zweite Streckengleise hinzu.
Die Elektrifizierung begann bereits 1923 im Oberinntal, 1926 war die Strecke Innsbruck–Schweizer Grenze fertig. 1927 folgte das Unterinntal und 1928 die Brennerstrecke. Die Reihe 1100 wurde als Gebirgsschnellzuglokomotive gebaut, die Reihe 1029 als Reisezuglok für Talstrecken, die Reihe 1080 für Güterzüge.
Höhepunkt des Dampflokbaus war die Reihe 214 (später BR 12). Bereits am 29. März 1945 betrat die Rote Armee österreichischen Boden. Bis 1955 wuchs das elektrische Netz nur auf 1 472,8 km.
Von der Diesel-Rangierlok 2060 wurden insgesamt 100 beschafft, von den Reihen 2043 und 2143 zusammen 154 in Dienst gestellt.
Die Tauernbahn wurde bis heute nur teilweise zweigleisig ausgebaut, wobei zum Teil riesige Brückenneubauten bis zu knapp 400-m-Länge und bis zu 110-m-Höhe nötig waren. Der Ort Solbad Hall trägt heute den Namen Hall in Tirol.
Die Reihe 1063 dient nicht nur dem Verschub, sondern als Zweibereichslokomotive auch der Zugübergabe auf das Netz der MÁV und der ČSD.
Die Westbahn führt von Wien nach Salzburg, mit Anschluß nach Rosenheim und München. Von dieser Strecke zweigt in Wels die Linie nach Passau ab. Das ÖBB-Netz hatte 1978 eine Länge von 5 854 km.
Der Ausblick am Schluß klingt nur allzu optimistisch. Die Wirklichkeit sieht trauriger aus. Heuer sind im Mai 19 Nebenbahnen eingestellt worden. Nicht mehr befahren werden 200-km-Strecke im Personenverkehr. 150 km wurden gänzlich stillgelegt.

J. Satlow, Eisentratten (Österreich)



LDE-Jubiläen 1988

Am 7. April 1839 wurde die erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig–Dresden (LDE) auf ihrer gesamten Länge eröffnet. Doch einige Teilstrecken waren bereits früher dem öffentlichen Betrieb übergeben worden. Die ersten Züge fuhren ab 19. Juli 1838 von Dresden bis Weintraube (heute Radebeul), ab 31. Juli 1838 von Leipzig bis Wurzen, ab 16. September 1838 von Dresden über Niederau bis an den früheren Oberauer Tunnel und schließlich ab 3. November 1838 von Leipzig bis Oschatz.
Deshalb gab es schon 1988 gute Gründe, das 150jährige Bestehen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn zu feiern. Überall wurden interessante Ausstellungen, Sonderfahrten und Rahmenprogramme vorbereitet. Als Veranstalter machten sich wiederum Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, die örtlichen Räte, das Verkehrsmuseum Dresden und zahlreiche Arbeitsgemeinschaften des DMV verdient.
Die LDE-Auftaktveranstaltungen des Jahres 1988 wurden zu einem vollen Erfolg, in Wurzen und Radebeul ebenso wie in Niederau und Oschatz. Ein gelungener Start also für das LDE-Jubiläumsjahr 1989. Und was es „örtlich" zu sehen gab, darüber soll im folgenden kurz berichtet werden.

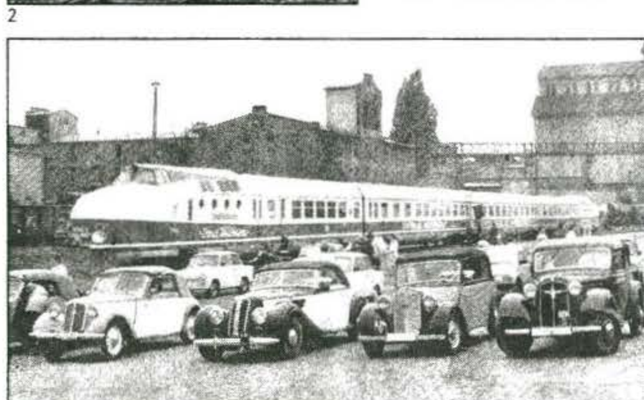
Wurzen
11. Juni 1988: Tag des Eisenbahners. In Wurzen ging es auch aus einem anderen Grund heiß her. Die Strecke Leipzig–Wurzen wurde 150 Jahre alt. Eineinhalb Jahrhunderte Bahnhof Wurzen! Das Jubiläum war ein großes Volksfest: eine Fahrzeug-Ausstellung, eine kleine Modellbahn-Ausstellung, Souvenirverkauf, zahlreiche andere Festveranstaltungen. Eine historische Hebeldraisine erwies sich als ein besonderer Publikumsmagnet (s. a. „me" 1/88, S. 6). Mit der Lokomotive 62 015 bespannte Sonderzüge verkehrten zwischen Leipzig Hbf und Wurzen.

Radebeul Ost
Auf der beinahe schon traditionellen Fahrzeug-Ausstellung im Bahnhof Radebeul Ost wurden am 16. und 17. Juli 1988 insgesamt 25 085 Besucher gezählt. Aus allen Teilen der DDR kamen Eisenbahnfreunde. Für Abwechslung war gesorgt: die Traditionsbahn fuhr nach Radeburg und Sonderzüge rollten nach Nossen. Ein besonderer Anziehungspunkt war das erstmalig im großen Rahmen organisierte Draisinentreffen auf 750-mm-Spur. In der Radebeuler Fußgängerzone herrschte buntes Markttreiben, auf dem Bahnhofsvorplatz wurde man mit Blasmusik begrüßt. Die Modellbahn-Ausstellung in der Turnhalle der Friedrich-Schiller-Oberschule fand ebenfalls viel Interesse. Insgesamt eine großzügige Würdigung der 150 Jahre alten Eisenbahn in Radebeul.

Niederau
12 800 Besucher kamen vom 16. bis 18. September nach Niederau. Das Empfangsgebäude erstrahlt in neuem Glanz; Denkmalschutz nicht nur auf dem Papier, sondern auch in der Praxis. Besondere Anziehungspunkte waren die Fahrzeug-Ausstellung, die Traditionszüge nach Dresden und Nossen. Souvenirverkauf, Diskothek, Gesang- und Tanzensembles und – ein Umzug des örtlichen Karnevalklubs sorgten für Volksfestatmosphäre. Das 150jährige Jubiläum wurde auch in Niederau tüchtig gefeiert. Daß der erste Zug in Niederau erst 1842 hielt, war dabei nicht wesentlich. Wesentlich ist vor allem die Verbundenheit der Bevölkerung mit der Eisenbahn – sie wurde auch hier einmal mehr unter Beweis gestellt.
me

1


1 Zwischen Leipzig und Wurzen fuhr am 11. Juni 1988 aus Anlaß des 150jährigen Bestehens dieses Streckenabschnittes ein Sonderzug mit der Lokomotive 62 015.

2


2 Der SVT „Jugendklub Ernst Thälmann" und eine Kfz-Oldtimer-Ausstellung waren weitere Höhepunkte während des Bahnhofsfestes in Wurzen.

3


3 Die Draisinen-Fahrten neben den bekannten Schmalspurfahrzeugen sorgten am 16. und 17. Juli 1988 in Radebeul Ost für viel Abwechslung.

Oschatz
750 Jahre Stadt und 150 Jahre Bahnhof Oschatz: Diese beiden Ereignisse feierten vom 7. bis 9. Oktober 1988 die knapp 20 000 Einwohner von Oschatz. Als Knüller erwies sich dabei wieder einmal die Schmalspurbahn. 21mal pendelte der „Wilde Robert" zwischen Oschatz und Oschatz Süd und beförderte mit einigen von Radebeul und Freital-Hainsberg geliehenen Reisezugwagen rund 5 000 Personen. Neben dem 4 km langen Festumzug durch die Stadt wurde die Bahn das am häufigsten fotografierte Motiv.
Im Vergleich dazu war die Fahrzeug-Ausstellung mit nur sieben Triebfahrzeugen recht bescheiden. Zwei weitere Ausstellungen bereicherten außerdem die Eisenbahnszene. Eine vom Stadtmuseum Oschatz gestaltete Foto- und Sachwertschau präsentierte sich mit einer beachtlichen Qualität. Doch der nur Einheimischen bekannte und äußerlich recht nüchtern wirkende Ausstellungspavillon hätte gern mehr Zuspruch vertragen.
Knapp 4 000 Besucher konnte die bereits ausstellungserfahrene Arbeitsgemeinschaft 3/52 des DMV aus Riesa empfangen. Die Räumlichkeiten des VEB Kunststein- und Betonwerke waren ideal für das Vorführen der verschiedenen Modellbahnanlagen. Die 16 Freunde dieser Arbeitsgemeinschaft verstanden es mit großem Engagement, ihre kleinen und großen Interessenten zu begeistern.
Oschatz bildete also einen guten Abschluß der 88er LDE-Jubiläen.
R. Scheffler, Oschatz

modell eisenbahner

kalender 1989



In Richtung Riesa abfahrbereiter Personenzug im Bahnhof Oschatz

Der 1987 in Althen enthüllte Gedenkstein anläßlich der Inbetriebnahme der ersten deutschen Fernbahn.

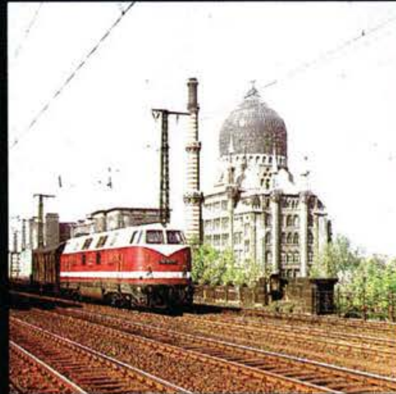
ERSTE DEUTSCHE FERN' EISENBAHN

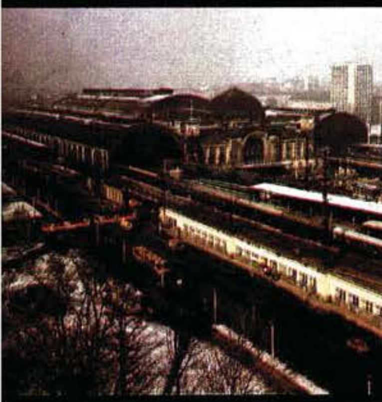


LEIPZIG DRESDEN 1839 1989



Ein Güterzug bespannt mit der Lok der BR 118 in der Nähe des berühmten Tabakkontors in Dresden

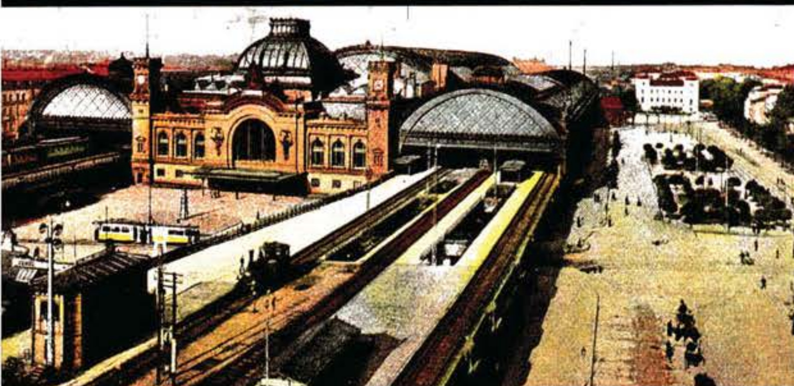






Ein Schnellzug durchfährt den Haltepunkt Glaubitz (b. Riesa).

Zeitgenössische Ansicht vom Dresdner Hauptbahnhof



Repros/Sammlung: Albrecht, Oschatz (1); P. Reichler, Dresden (1); Fotos: Albrecht, Oschatz (1); B. Sprang, Berlin (7)

JANUAR

Montag		2	9	16	23	30
Dienstag		3	10	17	24	31
Mittwoch		4	11	18	25	
Donnerstag		5	12	19	26	
Freitag		6	13	20	27	
Sonnabend		7	14	21	28	
Sonntag	1	8	15	22	29	

FEBRUAR

Montag		6	13	20	27
Dienstag		7	14	21	28
Mittwoch	1	8	15	22	
Donnerstag	2	9	16	23	
Freitag	3	10	17	24	
Sonnabend	4	11	18	25	
Sonntag	5	12	19	26	

MÄRZ

Montag		6	13	20	27
Dienstag		7	14	21	28
Mittwoch	1	8	15	22	29
Donnerstag	2	9	16	23	30
Freitag	3	10	17	24	31
Sonnabend	4	11	18	25	
Sonntag	5	12	19	26	

APRIL

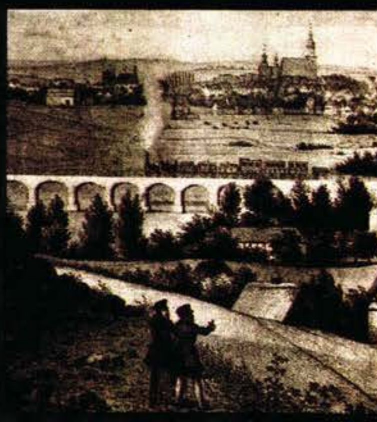
Montag		3	10	17	24
Dienstag		4	11	18	25
Mittwoch		5	12	19	26
Donnerstag		6	13	20	27
Freitag		7	14	21	28
Sonnabend	1	8	15	22	29
Sonntag	2	9	16	23	30

MAI

Montag	1	8	15	22	29
Dienstag	2	9	16	23	30
Mittwoch	3	10	17	24	31
Donnerstag	4	11	18	25	
Freitag	5	12	19	26	
Sonnabend	6	13	20	27	
Sonntag	7	14	21	28	

JUNI

Montag		5	12	19	26
Dienstag		6	13	20	27
Mittwoch		7	14	21	28
Donnerstag	1	8	15	22	29
Freitag	2	9	16	23	30
Sonnabend	3	10	17	24	
Sonntag	4	11	18	25	



Die älteste noch erhaltene LDE-Brücke bei Dahlen (b. Oschatz)

Über die in den 60er Jahren erbaute Elbbrücke rollen auch schwere Güterzüge

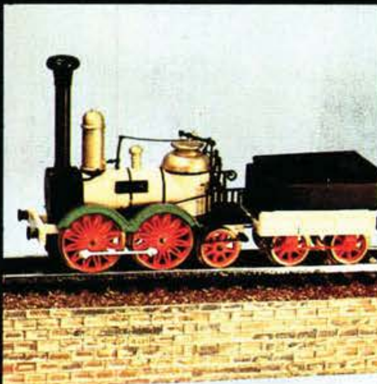






Ein Blick auf den Bahnhof Riesa, rechts die Lokomotive 50 1002 vor einem Personenzug

Dieser Zug der ersten deutschen Ferneisenbahn mit der Lokomotive SAXONIA im Maßstab 1:87 ist das neueste Erzeugnis vom VEB PIKO Sonneberg



Auch diese Steinbrücke bei Oschatz aus der Anfangszeit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn existiert noch.

modell eisenbahner kalender 1989



Ein Zug der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie in der Nähe des Zschöllauer Bergs bei Oschatz; Reproduktion nach einem zeitgenössischen Kupferstich.

D-Zug mit einer 243er am Stellwerk W3 in Riesa



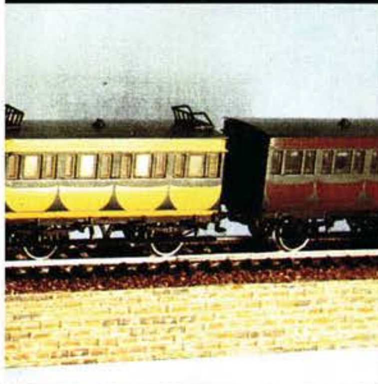
ERSTE DEUTSCHE FERN/EISENBAHN

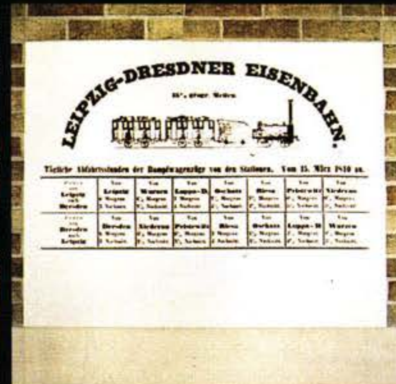


LEIPZIG DRESDEN 1839 1989

Kurz nach Fertigstellung des Leipziger Hauptbahnhofs wurde diese colorierte Postkarte herausgegeben.



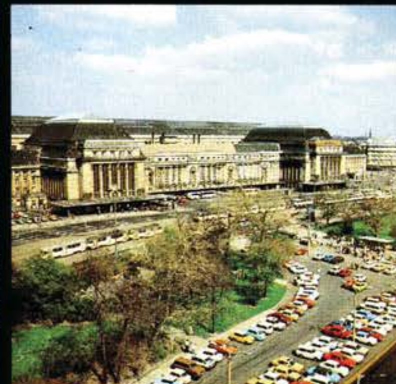




LEIPZIG-DRESDNER EISENBAHN.

Tägliche Abfahrtsstunden der Dampfwagenzüge von den Stationen. Vom 15. März 1840 an.

Leipzig nach Dresden	Von Leipzig [illegible]	Von Wurzen [illegible]	Von Luppa-D. [illegible]	Von Oschatz [illegible]	Von Riesa [illegible]	Von Priestewitz [illegible]	Von Niederau [illegible]
Dresden nach Leipzig	Von Dresden [illegible]	Von Niederau [illegible]	Von Priestewitz [illegible]	Von Riesa [illegible]	Von Oschatz [illegible]	Von Luppa-D. [illegible]	Von Wurzen [illegible]





1840 war für die Leipzig-Dresdner-Eisenbahn dieser Fahrplan gültig.

Blick auf den Leipziger Hauptbahnhof im Jahre 1987

Repros/Sammlung: Albrecht, Oschatz (1); B. Ihle, Dresden (1); Fotos: B. Sprang, Berlin (6); VEB Kombinat Spielwaren Sonneberg (1); S. Künzel, Karl-Marx-Stadt (1)

JULI

Montag		3	10	17	24	31
Dienstag		4	11	18	25	
Mittwoch		5	12	19	26	
Donnerstag		6	13	20	27	
Freitag		7	14	21	28	
Sonnabend	1	8	15	22	29	
Sonntag	2	9	16	23	30	

AUGUST

Montag		7	14	21	28
Dienstag	1	8	15	22	29
Mittwoch	2	9	16	23	30
Donnerstag	3	10	17	24	31
Freitag	4	11	18	25	
Sonnabend	5	12	19	26	
Sonntag	6	13	20	27	

SEPTEMBER

Montag		4	11	18	25
Dienstag		5	12	19	26
Mittwoch		6	13	20	27
Donnerstag		7	14	21	28
Freitag	1	8	15	22	29
Sonnabend	2	9	16	23	30
Sonntag	3	10	17	24	

OKTOBER

Montag		2	9	16	23	30
Dienstag		3	10	17	24	31
Mittwoch		4	11	18	25	
Donnerstag		5	12	19	26	
Freitag		6	13	20	27	
Sonnabend		7	14	21	28	
Sonntag	1	8	15	22	29	

NOVEMBER

Montag		6	13	20	27
Dienstag		7	14	21	28
Mittwoch	1	8	15	22	29
Donnerstag	2	9	16	23	30
Freitag	3	10	17	24	
Sonnabend	4	11	18	25	
Sonntag	5	12	19	26	

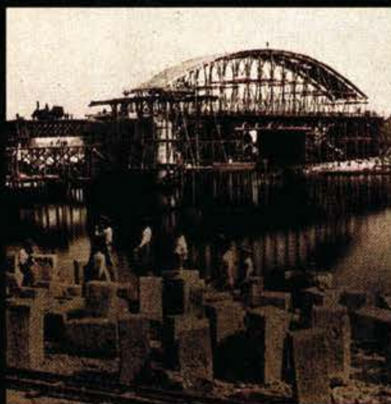
DEZEMBER

Montag		4	11	18	25
Dienstag		5	12	19	26
Mittwoch		6	13	20	27
Donnerstag		7	14	21	28
Freitag	1	8	15	22	29
Sonnabend	2	9	16	23	30
Sonntag	3	10	17	24	31

Im Raum Riesa gehörten Dampflokomotiven noch bis Mitte der 80er Jahre zum täglichen Bild.



1878 entstand eine neue Elbbrücke bei Riesa.





Am 27. Juli 1966 wurde die dritte Riesaer Elbbrücke seit Bestehen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in Betrieb genommen.

Typisches Motiv an der Strecke Leipzig-Dresden.



Blick auf den Dresdner Hauptbahnh aus Richtung Pirna. Der 1945 zerstört Bahnhofskomplex wurde 1898 in Betrie genommer

4



5



6



4 Ein Sonderzug anläßlich des Radebeuler Bahnhofsfestes in Miltitz-Roitzschen.

5 Dicht umlagert war der Traditionseilzug der DR mit der Lokomotive 58 3047 in Niederau.

6 Für die kleinen Besucher von Niederau wurde die Mitfahrt auf dieser SAXONIA zu einem besonderen Erlebnis.

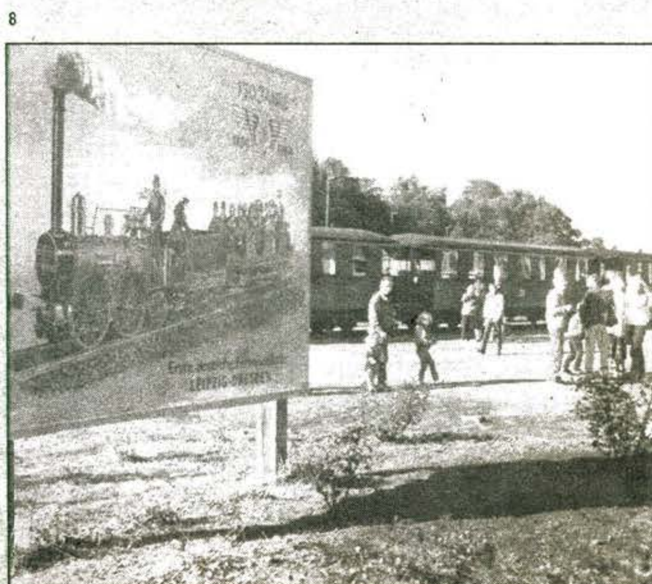
7 und 8 Anläßlich des LDE-Jubiläums stand in Oschatz die Schmalspurbahn mehr im Mittelpunkt als die regelspurige Strecke. Dennoch wurde auch diese Veranstaltung ein voller Erfolg. Ein historischer Omnibus des VEB Kraftverkehr Waldheim der ehemaligen Döbelner Straßenbahn A.-G. (s. a. „me" 2/88, S. 6 und 7) war neben dem Sonderzug (Abb. 7) für Fotografen ein besonderer Leckerbissen.

Fotos: Albrecht, Oschatz

7



8





Hallo, liebe Freunde!

Mit großen Schritten geht dieses Jahr dem Ende entgegen. Der Monat Dezember hat dadurch immer eine besondere Note. Man prüft, ob alle guten Vorsätze, die man sich in den ersten Stunden eines neuen Jahres auf die Fahne geschrieben hat, erfüllt worden sind. Die „Großen" nennen das Bilanz ziehen. Ich möchte auch mit Euch Bilanz ziehen. Seid Ihr mit unserer Junior-Seite zufrieden? Was kann noch besser gemacht werden? Zu welchen Themen möchtet Ihr mehr erfahren? Ich weiß, einige Wünsche, z. B. der Bauplan für eine Diesellokomotive der BR 106 in der Nenngröße TT oder der Wunsch nach eine Bauanleitung für Modellfiguren sind noch nicht erfüllt.

Was den Bauplan betrifft, so muß ich um Geduld bitten. Ich habe noch keinen Modellbahnfreund gefunden, der eine solche Aufgabe bereits gelöst hat und Euch darüber ausführlich berichten kann. Im Zusammenhang mit der Bastelanleitung für die Figuren möchte ich Euch heute den Hinweis geben, daß durch den Handel seit kurzer Zeit ein entsprechender Bausatz in der Nenngröße H0 vom VEB VERO für 4,50 M angeboten wird.

Die Rohlinge des Bausatzes sind zusammenzufügen und mit Farbe zu versehen. So können Handgepäckkarren, Aushangtafeln, Bänke und auch Menschen bunt und natürlich, also individuell nach dem Geschmack des „Künstlers", gestaltet werden.

Für das Jahr 1989 habe ich auf unserer Seite eine neue Rubrik geplant. Sie soll „In alten Jahrgängen geblättert" heißen. Mancher Basteltip aus den 50er Jahren ist heute noch aktuell, aber es wird für Euch nicht immer leicht sein, an die alten Jahrgänge unserer Zeitschrift heranzukommen. Seid Ihr einverstanden? Ich möchte auch dazu gerne Eure Meinung hören.

Aber jetzt wünsche ich Euch erst einmal schöne Feiertage, einen fleißigen Weihnachtsmann und Zeit, um unsere heutige Ausgabe in Ruhe zu studieren.

Die Hinweise von Hans Zernick zur Landschaftsgestaltung sind so vielseitig, daß Ihr sie Euch in Ruhe zu Gemüte ziehen solltet. Eure Aufmerksamkeit möchte ich außerdem auf den Tip „Polystyrollösung" von Modellbahnfreund Peter Werner lenken. Er zeigt deutlich, daß das Basteln immer mit der Suche nach neuen Möglichkeiten und Varianten verbunden werden muß. In bewärter Weise hat Günter Fromm den Gleisplan unseres Junior-Lesers Frank Helbig aus Langenleuba-Niederhain aufbereitet, der sicherlich wieder viele Anregungen enthält.

Und nun wünsche ich Euch ein gesundes und erfolgreiches 1989.

Euer Willy

TT-Heimanlage unseres Lesers Frank Helbig, Langenleuba-Niederhain

Größe: 3,20 m × 1,24 m; Thema: eingleisige Hauptbahn (elektrifiziert) mit abzweigender eingleisiger Nebenbahn; Ort: Mittelgebirge; Zeit: IV. Epoche. Gleissystem: BTTB, etwa 29 m Gleis, 15 einfache Weichen und eine Drehscheibe; Bebauung: VERO- und Mamos-Bausätze, aber auch zahlreiche Eigenbauten nach Bauplänen aus den „Modell-Bauten" von Günter Fromm (transpress – 1981).

Mein Kommentar:

Unser Leser Frank Helbig ist 20 Jahre alt. Schon mit 10 Jahren bastelte er selbst an der handelsüblichen TT-Anlage, einem Weihnachtsgeschenk, und entdeckte so seine Liebe zur Modelleisenbahn. Im Laufe der Jahre wurde die Anlage durch Anfügen weiterer Platten und Bretter auf das heute beachtliche Maß erweitert. Der damit entstandene Gleisplan weist einige Eigenwilligkeiten auf. Die verfügbare Fläche wurde recht gut genutzt. Vielfache Fahrmöglichkeiten sind vorhanden. Diese könnten noch erweitert werden, wenn z. B. auf dem Bahnhof Barthmühle am linken Bahnhofskopf eine zusätzliche Weichenverbindung (gestrichelt gezeichnet) eingebaut würde. Die Anschlußgleise zum Sägewerk und zum Gaswerk bieten Rangiermöglichkeiten, die ansonsten kaum gegeben sind. Das hat Frank Helbig auch schon richtig erkannt, denn demnächst soll in Barthmühle eine Ortsgüteranlage entstehen.

Auf der Nebenbahn sollten nur kurze Zuggarnituren verkehren, die Hauptbahn (Außenkreis) dagegen bietet Voraussetzungen, auch mal einen langen Güterzug „vorbeirauschen" zu lassen.

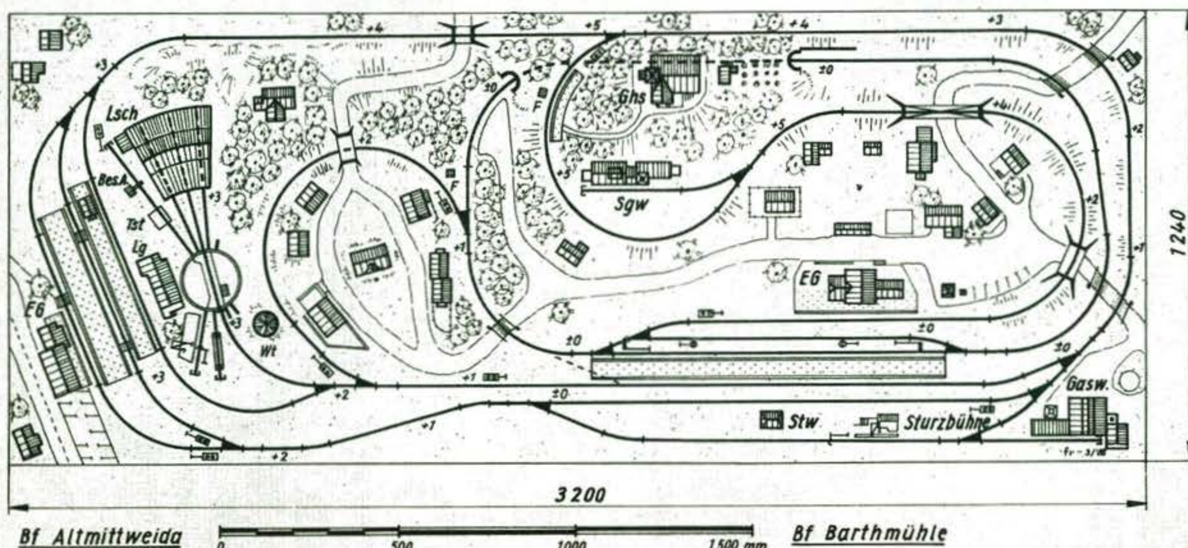
Die Bahnsteige sind am Bahnhof Altmittweida 500 mm, im Bahnhof Barthmühle dagegen doppelt so lang. Hier sollte der Inselbahnsteig auf etwa das gleiche Maß gekürzt werden. Der Hausbahnsteig dagegen könnte um etwa 150 mm verlängert werden. Außerdem wäre ein zusätzlicher Außenbahnsteig am Gleis 5 vorteilhaft.

Die zum „Technischen Denkmal" erklärte und noch genutzte Sturzbühne zur Lokbekohlung (?) ist an dieser Stelle unplaziert. Man könnte die abzweigende linke Weiche (zum Gaswerk) bis etwa in Höhe des Stellwerks verschieben, nach links ein kurzes Stumpfgleis anbinden und dort die Sturzbühne anordnen.

Bei Ausarbeitung des Schaltplans und der Verdrahtung der Anlage ist die Wendeschleife (Hauptbahn/Nebenbahn) wegen der Kurzschlußgefahr unbedingt zu beachten! Das Bahnbetriebswerk Altmittweida ist zwar recht interessant aufgebaut, für die Größe des Bahnhofs insgesamt jedoch etwas zu groß geraten. Die 18-m-Drehscheibe entstand in Anlehnung an einen früher veröffentlichten „me"-Bauplan.

Fazit: Der Nachbau dieser Anlage ist Anfängern nicht zu empfehlen, zumal man eine relativ große Fläche benötigt, die in einem eigenen Zimmer nur wenigen Freunden zur Verfügung stehen wird. Die Anlage von Frank Helbig ist aber eine gute Anregung dafür, wie aus einer simplen „Spielanlage" im Laufe der Zeit doch eine recht passable Modellbahnanlage entstehen kann.

Das meint Euer Günter Fromm



Verarbeitung von Landschaftsmatten

Der Handel bietet eine reichhaltige Palette von Landschaftsmatten an. Das übergangslose Verkleben vieler Matten untereinander verlangt große Fertigkeiten. Der Anfänger sollte zunächst einfarbige Matten aneinander kleben. Die gewünschte Gestaltung gemäß den Jahreszeiten können wir mit dünner Plakatfarbe und einem Haarlackzerstäuber nachholen. Eine andere Möglichkeit besteht darin, die Farbe mit einem halbtrockenen Pinsel aufzutragen. Eine dünne Leimschicht und Bohnenkaffeesatz, möglichst „Mokkafix", schafft einen vorbildgetreuen „Nadelwaldboden". Bewährt haben sich bei der Behandlung von Landschaftsmatten mit ein wenig PVAC-Bindemittel vermischte Ostereierfarben. Den gleichen Zweck erfüllen außerdem farbige Holzbeizen mit Kleberzusatz.
Matten lassen sich leichter und besser kleben, wenn man die „Dicke" des Untergrunds reduziert. Wir weichen den Untergrund tüchtig ein. Nach einer kurzen Weichzeit rubbeln wir den Grund auf und ziehen die oberen Schichten ab. Es entstehen dadurch nicht so hohe Stoßkanten, die sich besonders bei kleinen Baugrößen störend bemerkbar machen würden. Der Untergrund wird nun mit Kleber bestrichen, die noch feuchte Matte in die richtige Lage geschoben und anschließend angedrückt. Bei zügigem Arbeitstempo entstehen übergangslose Geländestücke, insbesondere Wiesen, Felder und Waldböden.
Straßen und Wege sind bekanntlich ein bewährtes Mittel bei der Landschaftsgestaltung. Sie bringen durch Verkehrszeichen und Fahrzeuge zusätzlich Farbe in unsere kleine Welt. Bei der Auswahl der Autos und Verkehrszeichen sollten wir die nachgestaltete Eisenbahnepoche unbedingt berücksichtigen.
Die Fahrbahnen der Straßen sollten stets erhöht sein, um zwischen ihnen, den Feldern und Wiesen noch Straßengräben zu berücksichtigen. Als Unterlage eignet sich Wellpappe. Die Höhe der Unterlage reicht in der Regel aus, um die Gräben und auch kleine Feldwegbrücken zu gestalten. Um die Wölbung der Landstraßen zu erreichen, kleben wir auf die untere Straßenmitte 10 mm breite Pappstreifen. Diese zusätzlichen Pappstreifen und die Straßenränder werden auf dem Untergrund verklebt. Pflasterstraßen gestalten wir mit den handelsüblichen, gedruckten Pflasterplatten. Dazu sind keine besonderen Hinweise nötig. Straßenbegrenzungssteine und dahinter liegende Gräben sind recht reizvolle Details.
Die Begrenzungssteine stellen wir bei „älteren" Motiven aus abgebrannten und anschließend weiß gestrichenen Streichhölzern her. Eine rote Bauchbinde vervollständigt die Begrenzungszeichen. Werden neuere Straßen nachempfunden, nehmen wir einfach Drahtstücke mit hellgrauer Isolierung und tüpfeln rote „Dreiecke" auf. Dazu verwendet man ein angespitztes Streichholz und roten Nitro-Reparaturlack. Beim Umgang mit dieser Farbe ist Vorsicht geboten und für ausreichende Lüftung zu sorgen.
Betonstraßen streichen wir sehr satt mit grauer PVAC-Farbe ein und sieben feinen Sand mit einem Dederonkaffeesieb darüber. Der Sand sollte sehr dick aufgetragen werden. Was durch die Farbe nicht angebunden wird, kippen wir einfach wieder ab. Wieder müssen wir zügig arbeiten, um Übergänge zu vermeiden. Der Sand kann aus einem Sandkasten und auch leicht verschmutzt sein. Wenn wir diesen Sand noch mit etwas ausgesiebtem, feinem Staub von grauen Schottersteinen mischen, erhalten wir den richtigen Grauton. Für Bitumenstraßen sollte man einen fast schwarzen Farbton wählen. Ansonsten ist nach der bereits beschriebenen Weise zu verfahren.
Probleme bereiten aber die Farb- und Sandübergänge. Hier, wie überall, macht die Übung den Meister. Dabei sollten uns leichte Unterschiede in der Farbgebung nicht erschrecken, denn: Welche Straße hat beim Vorbild schon einen einheitlichen Farbton? Mit einem weißen Buntstift lassen sich Fahrbahnmarkierungen aufzeichnen. Im Bedarfsfall sind sie gelegentlich zu erneuern – sogar das ist vorbildgetreu!
Feld- und besonders Wanderwege in den Bergen sollten möglichst schon im Landschaftsprofil vorgeformt sein. Nachdem die Landschaftsmatten angetrocknet sind, nehmen wir einen Pinsel in der gewünschten Wegbreite, durchfeuchten die Matte von oben und rubbeln das Gras vom Untergrund. Mit Hilfe eines Radiergummis schaffen wir dann den Untergrund für unsere Wege. Bei Feldwegen kann man das eine oder andere Grasbüschel zwischen den Fahrspuren schon stehen lassen. Die so vorbereiteten Wege werden dünn mit PVAC-Bindemittel bestrichen und mit feinem und etwas angeschmutztem Sand bestreut. Der dünn eingestreute Sand und der wellige Untergrund bilden recht natürlich wirkende Wege. Am Rand des Feldwegs bringt ein „Findling" – auf jeden Fall sind Kieselsteine mit abgerundeten Kanten zu verwenden – Abwechslung in die Landschaft. Holzstapel, Bänke, Schutzhütten und vieles andere mehr beleben unsere Felder und Wälder.
Zäune und Tiere gehören ebenfalls dazu. Keinesfalls aber dürfen zu viele Kleinigkeiten die Anlage überladen.
Unsere kleine Welt soll schließlich vorbildgetreu wirken. Deshalb immer mit offenen Augen durch die Landschaft gehen! Denn der Aufbau einer Modellbahnanlage erfordert nicht nur Kenntnisse über die große Eisenbahn, sondern ebenso über das Drumherum.

Hans Zernick

Polystyrollösung

Auf der junior-Seite im Heft 10/87 hat Freund Bahnert vorgeschlagen, Papier- und Pappwerkstoffe „schnittfest" zu machen, indem diese Materialien (z. B. Zeichenkarton) mit Polystyrollösung imprägniert werden.
Er hat auch das Rezept für die Herstellung dieser Lösung angegeben.
Mein Versuch, nach diesem Rezept zu arbeiten, scheiterte leider. Der Grund: Mir gelang es nicht, das Lösungsmittel Mökodin R 30 im Handel zu erhalten. Vielfach war es sogar unbekannt. Auf meine Anfrage im Herstellerwerk, dem VEB Schuh-Desing (Werk Schuhchemie Mölkau), wurde mir bestätigt, daß dieses Lösungsmittel nicht hinreichend im Angebot ist. Dafür wurden durch das Werk aber andere Vorschläge unterbreitet, die ich den Modellbauern nicht vorenthalten möchte. Außerdem kam der Zufall zu Hilfe, als ich in einem Heimwerkerladen das Präparat Chemitar R 50 fand.
Zunächst seien die Hinweise des VEB Schuhchemie Mölkau weitergegeben:
1. Als Löser für Polystyrolschaum kann man Aceton verwenden, das in größeren Drogerien und Farbenhandlungen erhältlich ist.
2. Eine andersartige Imprägnierlösung kann man erhalten, wenn man die bekannten Tubenklebstoffe Kittifix oder Mökol geringfügig mit Aceton bzw. Nitroverdünnung vermischt.
Dazu sei ergänzt, daß der Nagellackentferner aus Muttis Kosmetikschrank ebenfalls auf Acetonbasis hergestellt ist. Muttis Erlaubnis zu dessen Benutzung vorausgesetzt, kann jeder eine eigene Versuchsserie zu den besten Mischungsverhältnissen und Trocknungszeiten starten.
Eigene Erfahrungen sammelte ich mit Chemitar R 50 (Flaschenpreis 2,75 M).
Man setzt nur kleine Mengen an. Für zwei bis drei Bogen Zeichenkarton genügen 50 cm³ Polystyrolschaum. Das ist vergleichsweise etwas mehr als von Wolfgang Bahnert angegeben.
Arbeitsgeräte lassen sich mühelos mit reinem Chemitar R 50 säubern.
Das Trocknen dauert allerdings länger, als dies bei Verwendung von Mökodin R 30 der Fall ist.
Der von mir imprägnierte Zeichen- und Schnellhefterkarton faßte sich nach der Trocknung oberflächig hart an, behielt aber weitestgehend seine Elastizität, ließ sich also biegen und knicken.
Die vorsichtige Nachbehandlung fertiger Teile mit Schleifpapier ist möglich.
Scharfkantige Knicke müssen aber beschliffen und nachimprägniert werden.
Zusammenfassend möchte ich sagen, daß das Thema Polystyrollösung, oder allgemeiner formuliert Imprägniermittel für Papier- und Pappwerkstoffe, noch ein breites Experimentierfeld ist. Aber mit den aufgezeigten Möglichkeiten kann es von jedem jungen Modelleisenbahner erschlossen werden. Allerdings muß ich noch einen sehr wichtigen Hinweis ergänzen. Bei dem Umgang mit diesen Lösungsmitteln und auch Polystyrol ist zu beachten, daß es sich um feuergefährliche und bei ständigem Umgang mit den Lösungsmitteln auch um gesundheitsschädigende Stoffe handelt.

Peter Werner

Willys Rat und Bitte!

Nehmt diesen Arbeitsschutz-Hinweis bitte ernst. Bei seiner Beachtung wird die Freude an unserem Hobby und dem Experimentieren keinesfalls geschmälert. Bekanntlich führen viele Wege nach Rom!
Wer berichtet über den nächsten erfolgreich gegangenen Weg?

Hans-Gerhard Heinicke (DMV),
Karl-Marx-Stadt

Mit großer Beteiligung beendet

XXXV. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Warschau

Modelle und Preise nach Ländern

Land	Anzahl der Modelle	1. Pr.	Sonderpreis	2. Preis	3. Preis	Anerkennung	Summe
ČSSR	26	–	–	5	12	1	18
VRP	53	–	1	1	12	–	14
UVR	17	–	–	3	1	1	5
UdSSR	36	2	2	3	12	2	21
DDR	49	1	–	8	21	1	31
Summe	181	3	3	20	58	5	89

Der XXXV. Internationale Modellbahnwettbewerb 1988 fand vom 22. bis 27. August 1988 in Warschau statt. Gastgeber waren der Hauptvorstand der polnischen Gesellschaft der Eisenbahnfreunde (PSMK) und die Freunde des Warschauer Modelleisenbahn-Klubs. Für die Juryarbeit standen Räume im Warschauer Technikum der PKP zur Verfügung. Zum erfolgreichen Verlauf dieser Veranstaltung trugen vor allem die Freunde des Warschauer Modelleisenbahn-Klubs mit ihrem Vorsitzenden Andrzej Brzozowski und dem Ausstellungsleiter Freund Tadeusz Dabrowski bei.

Der internationalen Jury gehörten an:

Dezider Selecki	ČSSR
Milos Kratochvil	ČSSR
Janusz Jarzebski	VRP
Andrzej Maj	VRP
Ryszard Pyssa	VRP
Zoltan Razgha	UVR
Zsolt Karolyi	UVR
Lajos Hossu	UVR
Irzi Indra	UdSSR
Igor I. Prochorow	UdSSR
Jewjenij J. Szklarenko	UdSSR
Hans-Gerhard Heinicke	DDR
Horst Luther	DDR
Rolf Schirmer	DDR.

Ergebnisse des XXXV. Internationalen Modellbahnwettbewerbs 1988 in Warschau

Modellbezeichnung		Einsender	Land	Punkte	Platz	Preis
Kategorie A1/II, 0, S						
SAXONIA 1:20		R. Hesse	DDR	94,0	7	1.
Ty 2	PKP S	W. Brejlak	VRP	89,6	12	3.
Kö II		M. Seegert	DDR	87,2	15	3.
ET 22	PKP 0	W. Kapuscinski	VRP	88,2	16	3.
Kategorie A1/H0						
326 MÁV		M. Psora	UVR	93,2	8	2.
354.765	ČSD	V. Polivka	ČSSR	91,2	15	2.
SU 207		Prochorow/Saprikin	UdSSR	90,8	17	2.
265 002	ČSD	V. Papousek	ČSSR	89,0	27	3.
56^5 sä IX V		J. Veit	DDR	88,2	34	3.
BOEHLEN (sä.)		H. Kohlisch	DDR	87,4	34	3.
M 250.0	ORT/ČSD	A. Skolnik	ČSSR	87,4	35	3.
Strab. T4K	DDR	R. Krüger	DDR	85,6	37	3.
Strab. Hohenstein		G. Bucher	DDR	87,0	41	3.
EU 07	PKP	S. Dzierzek	VRP	84,4	46	–
Kö I		U. Schulz	DDR	85,6	47	3.
M1 30.1	ČSD	V. Vesely	ČSSR	85,4	49	3.
SM 31	PKP	A. Debek	VRP	74,2	65	–
Kategorie A1/TT, N						
BR 52		R. Uhlmann	DDR	91,0	9	2.
250 N		K.-H. Tautenhahn	DDR	90,4	10	2.
Ty 23	PKP	J. Rorbach	VRP	89,6	15	3.
WL 19	SŽD	W. A. Siemienichin	UdSSR	87,0	19	3.
Strab. T3		L. Loginow	UdSSR	86,4	22	3.
TGK 2		L. Loginow	UdSSR	78,6	30	–
Kategorie A2/H0						
404	MÁV	J. Szepesi	UVR	91,0	19	2.
BR 58 (G 12)		H.-J. Schwandt	DDR	91,0	20	2.
S 499.2	ČSD	J. Vajsochr	ČSSR	90,4	23	2.
399.001	ČSD	V. Polivka Sen.	ČSSR	90,0	31	2.
50 3516		T. Günther	DDR	88,0	38	3.
T 478.1	ČSD	R. Janu	ČSSR	88,2	39	3.
Szcz-2015	SŽD	I. I. Prochorow	UdSSR	88,0	44	3.
E-2513	SŽD	I. I. Prochorow	UdSSR	87,2	49	–
Triebzug -Piroska-		A. Domankos	UVR	85,2	54	3.
TE 52 007	SŽD	E. L. Szklarenko	UdSSR	84,8	58	An.
BR 52 (Wannent.)		G. Mittag	DDR	85,0	59	3.
2 M 62		E. L. Szklarenko	UdSSR	83,0	62	–
94 2046		U. Schröder	DDR	85,0	63	3.
T 678.0	ČSD	A. Skolnik	ČSSR	84,8	63	–
Pm 2-8	PKP	A. Harassek	VRP	84,2	63	–
Ot 1-2	PKP	T. Kolodziejski	VRP	83,6	66	–
71 342		G. Günther	DDR	82,2	71	–
BR 52 (Steifrahment.)		J. Bansemer	DDR	83,4	76	–
50 358		W. Schulz	DDR	83,0	76	–
SKL Plas. u. Theu.		G. Mischke	VRP	83,2	78	–
OKU H0_m		B. Potyak	UVR	79,2	98	–
LKM H0_m		B. Potyak	UVR	76,2	110	–
Kategorie A2/TT, N						
Matisa Stopf-masch.		J. Silhan	ČSSR	91,8	7	2.
Szczp-35		W. A. Sienienichin	UdSSR	89,2	16	3.
E 478.0		J. Pejcha	ČSSR	88,4	16	3.
Mallet US N		K. Badowski	VRP	87,0	19	3.
Ae8-8		H. Linge	DDR	86,2	25	3.
EP05-22		M. Zbucki	VRP	84,6	32	–
M262.0	ČSD	L. Cervenka	ČSSR	83,2	35	An.
Mallet US N		K. Badowski	VRP	84,0	36	–
442.001		G. Hladki	VRP	82,2	43	–
EU05-10		J. Frackowiak	VRP	80,6	46	–
Kategorie A3/H0						
BR 57		W. Schütte	DDR	91,2	16	2.
BR 38.2		Rändler/Groth	DDR	89,6	17	3.
BR 64		S. Schiebold	DDR	89,4	23	3.
SVT Leipzig		W. Jakob	DDR	88,6	28	3.
TKt 3-14	PKP	R. Kozak	VRP	88,6	32	3.
Ow-724	SŽD	I. I. Prochorow	UdSSR	87,4	37	3.
86-435	SŽD	I. I. Prochorow	UdSSR	87,2	38	–
BR 95 Kohle		U. Beyreuther	DDR	87,4	41	3.
M62-1501	SŽD	L. L. Szklarenko	UdSSR	87,4	42	3.
BR 56 (Staub)		U. D. Berndt	DDR	85,8	49	3.
ST 44	PKP	R. Kozak	VRP	86,6	50	3.
01 (Reko)		W. Schulz	DDR	85,8	53	3.
BR 03		Ch. Dieninger	DDR	83,8	61	–
Ot 1-8	PKP	A. Kaminski	VRP	83,4	61	–
Strab. ET 54		Ch. Knebel	DDR	82,8	69	–
M61	MÁV	Z. Szücs	UVR	79,8	75	–
Tp4	PKP	W. Drozda	VRP	80,2	82	–
410	MÁV	Z. Szücs	UVR	74,2	87	–
M62	MÁV	Z. Szücs	UVR	78,6	89	–
Kategorie A3/TT, N						
BR 132		E. Funke	DDR	86,6	9	3.
Ty2 N		J. Rogowski	VRP	81,6	10	–
TO-524		B. B. Diemin	UdSSR	85,0	13	3.
Tr6-41		J. Rorbach	VRP	76,0	18	–
Kategorie B1/0, S						
Kos-Iran-	O	K. H. Jochinke	DDR	92,8	6	2.
Ty2 PKP	S	W. Brejlak	VRP	90,4	9	2.
Bi	S	W. Brejlak	VRP	86,2	15	–
Kategorie B1/H0						
Kranwagen	SŽD	N. J. Rostowcew	UdSSR	95,0	5	1.
SKL-AGH	SŽD	I. I. Prochorow	UdSSR	88,8	16	3.
CDLm	ČSD	J. Zeleny	ČSSR	87,4	17	3.
G-Wagen	SŽD	K. Prochazka	UdSSR	87,0	21	3.
X-Wagen	SŽD	J. Indra	UdSSR	83,6	30	–
Be	ČSD	D. Prokes	ČSSR	83,4	31	–
OO-Wagen	SŽD	K. Prochazka	UdSSR	83,2	35	–

Geleitet wurde die Jury vom Vorsitzenden des Warschauer Modelleisenbahn-Klubs, Andrzej Brzozowski. Mit 183 eingesandten Modellen ist eine Steigerung gegenüber dem vorjährigen Wettbewerb zu verzeichnen. Erfreulicherweise waren diesmal zahlreiche Freunde aus der Sowjetunion vertreten. Sie beteiligten sich mit 36 Modellen in fast allen Kategorien. Zwei Modelle wurden vor der Beratung zurückgezogen. So waren 181 Modelle zu bewerten. Sie wurden in 17 Wettbewerbsgruppen zusammengefaßt, und 89 Modelle erhielten Preise, unter ihnen drei 1. Preise, drei Sonderpreise, 20 2., 58 3. Preise sowie fünf Anerkennungen.

Wie auch in den Vorjahren dominierten die Kategorien A und B. Mit 83 (Kat. A) und 66 (Kat. B) waren diese Kategorien deutlich an der Spitze. In der Kategorie C gab es zwölf Modelle, wobei allein sechs aus der UdSSR kamen. Offenbar ist hier die Beteiligung zugunsten der Kategorie F zurückgegangen. In der Kategorie D waren wieder nur zwei Modelle eingereicht worden. Hier ist die Kurzkupplung des Freundes Schiebold aus der DDR zu erwähnen, die besonders für Arbeitsgemeinschaften interessant sein dürfte. In der Kategorie E ist eine Qualitätssteigerung wünschenswert. Die Kategorie F erfreute sich eines regen Zuspruchs. Besonders sei in diesem Zusammenhang der sowjetische Modelleisenbahner Gunarow (Bf. Worobiowy Gory) erwähnt, der mit 98,8 Punkten an der Spitze lag.

Die zahlreichen Modelle erforderten eine anstrengende Arbeit, die von den Jurymitgliedern eine hohe Konzentration verlangte. Die sehr gute Zusammenarbeit der Jury und die beiden unermüdlichen Dolmetscher müssen an dieser Stelle nochmals gewürdigt werden. Mit viel Disziplin konnte die Jury ihre Arbeit am Abend des 25. August abschließen.

Danach gab es für die Jurymitglieder noch eine Exkursion. Ziel war das Schmalspurmuseum in Sochaczew. Extra für uns stand eine Schmalspurlok der Baureihe Px 29 – die 1704 – unter Dampf und wartete auf eine Fahrt nach Wyszogrod, nicht ohne die beliebten und fast schon obligatorischen Fotohalte und Scheinanfahrten.

Danach konnte das Geburtshaus von Chopin besichtigt werden. Ein Klavierkonzert mit Werken von Chopin schloß sich an. Mit viel Engagement haben die polnischen Freunde die Ausstellung der Modelle des Wettbewerbs gestaltet. Eine Überraschung war die Ausstellung von Modellbahnteilen und Zubehör aus eigener Produktion. Alle Jurymitglieder wünschen den polnischen Freunden bei ihrer weiteren Arbeit viel Erfolg. Für die gute Gastfreundschaft geht nochmals ein herzliches Dankeschön in die polnische Hauptstadt.

Ergebnisse des XXXV. Internationalen Modellbahnwettbewerbs 1988 in Warschau

Modellbezeichnung	Einsender	Land	Punkte	Platz	Preis
Z-Wagen SŽD	J. Indra	UdSSR	81,4	39	–
Dsk ČSD	I. Kapucza	ČSSR	79,2	41	–
Sm-Transportwagen	B. Wagner	DDR	78,0	47	–
KD4 $H0_e$	G. Bucher	DDR	77,4	48	–
Kategorie B2/H0					
Ow „Schwerin"	H. Werler	DDR	91,6	17	2.
Od ČSD	V. Polivka jr.	ČSSR	90,4	22	2.
M-Ko21 SŽD	E. L. Szklaenko	UdSSR	90,4	23	2.
Ddy ČSD	N. Burget	ČSSR	88,8	30	3.
Dienstwagen $H0_e$	U. Gierhan	DDR	88,6	31	3.
Ci PKP	V. Polivka jr.	ČSSR	88,0	33	–
Weitstreckenwagen	AG 1/29 des DMV	DDR	87,6	40	3.
Ok 314 SŽD	I. I. Prochorow	UdSSR	86,4	41	3.
Ok 427 SŽD	I. I. Prochorow	UdSSR	85,0	49	–
X-Wagen SŽD	I. I. Prochorow	UdSSR	84,2	55	–
AB4 ČSD	J. Zeleny	ČSSR	84,0	56	–
Ok 5171 SŽD	I. I. Prochorow	UdSSR	82,4	62	–
Ci ČSD	Cervinek	ČSSR	82,8	63	–
Bauwagen PKP	B. Gradzki	VRP	81,0	73	–
Bauwagen PKP	B. Gradzki	VRP	81,2	75	–
Ci ČSD	J. Vojtech	ČSSR	81,0	75	–
Ztri ČSD	Zespol z Pilzna	ČSSR	81,8	78	–
Ci bay 30	P. Eickel	DDR	78,8	79	–
OK „Nürnberg"	W. Rudat	DDR	79,2	87	–
Z „Karlsruhe"	A. Hentschel	DDR	78,0	88	–
Feuerlöschwagen	J. Jarzina	VRP	73,4	96	–
R 505201 MÁV	Z. Szücs	UVR	63,4	102	–
Bx MÁV	A. Domonkos	UVR	71,8	104	–
Bz53248 MÁV	Z. Szücs	UVR	71,6	107	–
A31019 MÁV	Z. Szücs	UVR	65,4	114	–
Kategorie B1/TT, N					
G-Wagen SŽD	W. A. Siemienichin	UdSSR	85,4	10	3.
Persw. SŽD	W. A. Siemienichin	UdSSR	83,6	12	–
G-Wagen SŽD	W. A. Siemienichin	UdSSR	83,6	13	–
KD4 - TT_e	A. Markmann	DDR	83,0	16	–
Trafotransporter	H. Orzcgig	DDR	80,0	22	–
Kategorie B2/TT, N					
Speisewagen SŽD N	W. N. Woronin	UdSSR	92,4	7	2.
Gepäckwagen SŽD N	W. N. Woronin	UdSSR	93,2	8	–
Ce ČSD	Urban	ČSSR	86,6	21	3.
Zoes ČSD	J. Silhan	ČSSR	85,8	21	3.
WR4 ČSD	I. Mahel	ČSSR	85,6	22	3.
Fahrb. Unterwerk DR	H. Linge	DDR	81,6	26	–
Kategorie B3/H0, TT					
Ow „Halle"	H. Werler	DDR	89,2	14	3.
G-Wagen PKP	J. Korczak	VRP	83,8	19	–
T-Wagen PKP	J. Korczak	VRP	83,2	22	–
G-Wagen PKP	J. Korczak	VRP	82,8	26	–
G-Wagen PKP	J. Korczak	VRP	82,8	29	–
G-Wagen PKP	J. Korczak	VRP	79,6	40	–
Behelfskranwagen	M. Gotschewski	DDR	80,0	42	–
O-Wagen PKP	J. Korczak	VRP	81,0	44	–
O-Wagen PKP	J. Korczak	VRP	80,2	44	–
O-Wagen PKP	J. Korczak	VRP	80,4	45	–
Z-Wagen PKP	J. Korczak	VRP	80,4	46	–
G-Wagen PKP	J. Korczak	VRP	81,4	47	–
Abteilwagen N	J. Rorbach	VRP	77,6	49	–
BHEV MÁV	Z. Szücs	UVR	73,4	57	–
Kategorie C/H0					
Bf. Lubajny	W. Brejlak	VRP	86,8	17	3.
Lokschuppen	J. Polak	ČSSR	85,4	21	3.
Bf. Kamience	Smid-Vesely	ČSSR	86,0	22	3.
Lokschuppen	A. Kapustin	UdSSR	84,6	24	S.
Wasserturm	M. Niedosiekin	UdSSR	84,4	25	S.
Lokschuppen	M. Niedosiekin	UdSSR	83,2	28	–
Wasserturm	K. Prochazka	UdSSR	85,0	29	3.
Wärterhaus	L. Moskalew	UdSSR	81,6	38	–
Dienstgebäude	J. Indra	UdSSR	80,6	38	–
Empfangsgebäude	T. Stangel	VRP	78,6	46	–
Lenz-Gebäude	A. Grembocki	DDR	76,8	48	–
Lokschuppen	T. Jjuricza	UVR	79,4	50	–
Kategorie D/H0					
Signale PKP	A. Frackowiak	VRP	87,0	7	3.
Kurzkupplung	S. Schiebold	DDR	74,8	8	–
Kategorie E/0/H0/S					
Lokomotion 1:16	T. Stalay	UVR	92,6	10	2.
OKz 32 PKP	M. Cwikla	VRP	86,6	15	3.
Tr 21 PKP	Z. Sosnowski	VRP	88,0	19	3.
Panzerdraisine Tatra	W. Stepinski 1:35	VRP	88,6	20	3.
Hist. Zug 1846	L. Fekete	UVR	83,0	28	An.
US-Mallet	K. Badowski	VRP	82,2	33	S.
Os 24-16 PKP	A. Kaminski	VRP	79,4	34	–
Pu 29-3 PKP	A. Kaminski	VRP	78,4	34	–
Raketa	E. Markiewicz	VRP	70,0	37	–
Postwagen S	M. Sobierajski	VRP	75,2	44	–
Ot 1-2	K. Pacholski	VRP	71,0	46	–
Kategorie F/H0, TT, N					
Bf. Worobiowy Gory	N. N. Gunarow	UdSSR	98,8	5	1.
Wittower Fähre $H0_e$	E. Schalow	DDR	93,4	13	2.
Bf. Nordland	J. Schildhauer	DDR	92,6	17	2.
Bahnhof N	Gabrysiak/Sadlowski	VRP	89,2	22	3.
Culemeier-Anschluß	H. Volschow	DDR	89,8	24	3.
Schlackenaufzug	M. Warstat	DDR	83,6	33	An.
Gleiswaage N	T. Mainhold	DDR	84,8	34	–
Stw. Waldungen TT	S. Kindling	DDR	84,4	34	–
Bahnhof	J. Jarzina	VRP	78,2	47	–
Brücke	P. Jarzina jn.	VRP	76,8	47	An.
Winterlandschaft	P. Jarzina jn.	VRP	73,4	54	–

Besuch bei polnischen Modelleisenbahnern

Am Abend des 9. September 1988 trafen sich in der Halle des Hauptbahnhofs unserer Hauptstadt 25 Modelleisenbahner, unter ihnen der Generalsekretär des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Manfred Neumann. Reiseleiter war DMV-Präsidiumsmitglied Jürgen Engwicht. Er begleitete im Auftrage des DMV unsere Delegation in die benachbarte Volksrepublik Polen. Anlaß war der XXXV. Internationale Modellbahnwettbewerb in Warschau.
Pünktlich auf die Minute erreichte der D 395 den Bahnhof Warszawa Centralna. Nachdem wir die unterirdisch gelegenen Bahnsteige verlassen und in der strahlenden Morgensonne die Stadtschnellbahn bestiegen hatten, merkte kaum noch jemand etwas vom fehlenden Nachtschlaf. Im Internat der Ingenieurschule für Eisenbahnwesen angekommen und ein wenig erfrischt, besuchten wir die Modellbahn-Ausstellung in der Ingenieurschule. Anschließend wurde das Eisenbahnmuseum am ehemaligen Warschauer Hauptbahnhof besichtigt.
Doch nun einige Bemerkungen zum XXXV. Internationalen Modellbahnwettbewerb. Was insbesondere von den polnischen und sowjetischen Modellbauern gezeigt wurde, übertraf unsere Erwartungen. Ohne Lobhudelei: Hier erwachsen den Könnern aus der ČSSR und der DDR achtbare Mitbewerber um künftige Wettbewerbserfolge! Vor allem in den Kategorien der Eigenbauten waren hervorragende Arbeiten zu bewundern. Aber nicht nur die Exponate des Wettbewerbs fanden das Interesse der Besucher. In diversen Vitrinen konnten, wie bereits im Bericht auf den Seiten 20 und 21 erwähnt, erste Erzeugnisse der im Entstehen begriffenen polnischen Modelleisenbahnindustrie, vor allem Zubehör, betrachtet werden.
Was der Ausstellung einen besonderen Rahmen verlieh, waren die viel Liebe zur Eisenbahn ausstrahlenden Bilder des polnischen Malers Jerzy Korczak. Hier erhält der Eisenbahnmaler Hans Baluschek einen gleichwertigen Nachfolger ...
Zurück zum Vorbild, zum ehemaligen Warschauer Hauptbahnhof. Die hier zu besichtigenden Sachzeugen der Vergangenheit, vor allem der Dampflok-Ära, ließen die Herzen der Eisenbahnfans höher schlagen! Manch eine der dort noch zu sehenden Dampflokomotiven kannten die meisten nur aus Büchern. Am beeindruckendsten war die ehemals schwerste deutsche Tenderlokomotive der Sandbahngesellschaft Peiskretscham.
Bei den zum Erhalt vorgesehenen Wagen stieß ein ganz altes Fahrzeug der ehemaligen Württembergischen Staatsbahnen auf großes Interesse.
Am Sonntag ging es früh am Morgen nach Sochaczew, einem Dorado für Schmalspurfreunde. Im dortigen Schmalspurmuseum findet man zwei große Bereiche. Zum einen bereits aufgearbeitete Fahrzeuge der ehemaligen Kleinbahn des Kreises Sochaczew, zum anderen eine Sammelstelle für alle noch in der VRP aufgefundenen Schmalspurfahrzeuge, gleich welchen Zustands. Was irgend möglich, soll hiervon später aufgearbeitet und der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Der Besuch dieses Museums wurde vor allem deshalb zu einem Höhepunkt der Exkursion, weil sich unter den Teilnehmern der Berliner Eisenbahnfreund Helmut Pochadt befand. Als profunder Kenner der polnischen Schmalspurszene leitete er mit einem kleinen Vortrag den Museumsbesuch ein und beantwortete jedem interessierten Eisenbahnfreund Fragen.
Neben dem Besuch des Museums lohnte sich auch die fast einstündige Fahrt mit der elektrischen Schnellbahn nach Sochaczew und zurück nach Warschau. Schnell hatte das Zugbegleitpersonal gemerkt, daß sich Eisenbahnnarren im Zug befanden. Und so war es für die polnischen Eisenbahner eine Selbstverständlichkeit, die Tür zum Führerstand des Triebzuges offen zu lassen. Die im vordersten Abteil mitfahrenden Freunde konnten dadurch das Streckenpanorama aus der Sicht des Triebwagenführers miterleben.
Am Sonntagabend fand eine kleine Zusammenkunft der Delegationsteilnehmer mit den polnischen Freunden in den Ausstellungsräumen statt, auf der als Vertreter der Gastgeber Andrzej Brzozowski das Wort ergriff. Neben den Freunden des DMV waren hier auch Modelleisenbahner aus der ČSSR und der UVR anwesend.
Am folgenden Vormittag fuhren die Mitglieder der DMV-Delegation mit dem D 244 wieder zurück nach Berlin. Wenn auch strapaziös, so war es doch eine Reise, die man nicht so schnell vergessen wird.

Ulrich Schulz

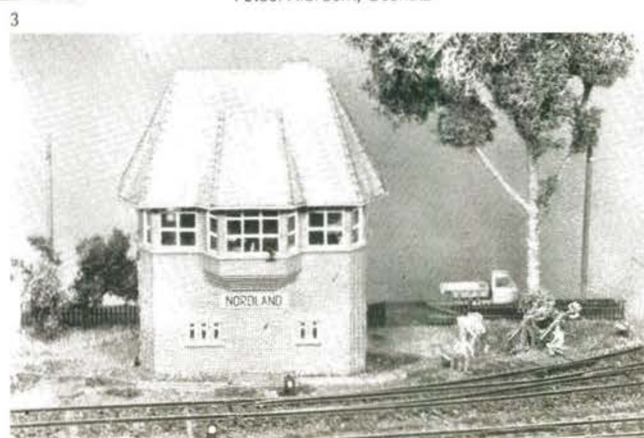
1



2



3



1 Einen Anerkennungspreis bekam M. Wartstat – aus der DDR – für den H0-Schlackenaufzug.

2 Für die Gestaltung des Behelfskranwagens in der Nenngröße H0 erhielt M. Gotschewski aus der DDR 80 Punkte.

3 J. Schildhauer aus der DDR konnte für dieses H0-Modell 92,6 Punkte und somit einen 2. Preis erzielen.
Farbfotos weiterer Modelle werden im Heft 1/89 veröffentlicht.

Fotos: Albrecht, Oschatz

Lothar Werner, Hartmannsdorf

Lokomotive 99 4802 in $H0_e$

Das Vorbild

Im Jahre 1938 baute Henschel & Sohn für die ehemaligen Kleinbahnen des Kreises Jerichow I (KJI) zwei moderne 750-mm-Schmalspurlokomotiven mit der Bauartbezeichnung 1'Dh2t, die eine maximale Geschwindigkeit von 45 km/h erreichen.

Der Krempenschornstein, die relativ weit hinten liegenden Zylinder sowie ein langer Rahmenvorbau mit den daran befindlichen Luftbehältern sind markante Merkmale dieser Lokomotiven.

Im Jahre 1965 kamen beide Lokomotiven, bezeichnet mit den DR-Nummern 99 4801 und 99 4802, auf die Insel Rügen und verkehren noch heute auf der Bäderbahn Putbus–Göhren (s. a. „me" 4/77, S. 118ff., „Lokfoto des Monats").

Grundsätzliches zum Modell

Obwohl es sich nach den Wettbewerbsrichtlinien „nur" um einen Umbau handelt, müssen zum Teil recht umfangreiche Änderungen an Rahmen und Getriebe vorgenommen werden. Das Lokgehäuse ist völlig neu anzufertigen. Es läßt sich nur schwer aus handelsüblichen Teilen bauen. Neben einer von selbst wechselnden Spitzensignalbeleuchtung hat die Lok eine Abschaltmöglichkeit für diese Beleuchtung. Zwischen beiden Vorbildmaschinen bestehen nur geringfügige Unterschiede, so daß nach dieser Anleitung auch die Schwesterlok gebaut werden kann. Folgende Einzelteile werden benötigt:

1 komplettes Fahrgestell der N-Lok 65.10
1 Zahnrad z = 8
1 Zahnrad z = 13 bzw. 16
2 Schrauben M 2, M 4 oder M 3
Ms-Blech, Dicke 0,4 mm, div. Drahtreste, Rundmaterial für die Kesselaufbauten
6 Einheitsloklaternen (besser Eigenbau)
3 Kleinstglühlampen
2 Dioden (GE) für automatischen Lichtwechsel
1 Satz Lokschilder (über AG „Saxonia" Dresden zu beziehen)

Als Klebstoff für die Rahmenteile eignen sich NC-Verdünner oder Plastikfix.

Der Zeitaufwand beträgt etwa 120 Stunden.

Der Umbau des Fahrgestells

Nach Demontage des Fahrgestells der N-Lok (65.10) wird die wannenförmige Motorauflage vom Rahmen abgesägt. Die neue, erhöhte Lage des Motors auf dem verbliebenen Rahmenteil ermöglicht eine weitere Untersetzung der Drehzahl. Dazu verwenden wir das Zahnrad z = 8 für die Motorwelle und z = 13 (besser z = 16, dabei muß aber etwas Material aus dem Rahmen gefräst werden) für die Schneckenwelle. Den Motor selbst befestigen wir mittels eines Spannbandes auf einer Lage Cenusil. Die verbliebene hintere Rahmenfläche komplettieren wir mit dem Rahmenhinterteil, der Abschlußplatte und der Kupplungsaufnahme. Nun stören aber noch die zu hohe Anzahl der Radspeichen, die simple Art der Steuerung, die zu kleinen Zylinder sowie die zu kurze Deichsel des Vorläufers. Nach dem Entfernen der sechs Treibstangenteile ziehen wir die Radsätze nach unten aus den Lagerungen und arbeiten mit einer kleinen Feile oder einem Laubsägeblatt jede zweite Speiche heraus. Bei vorsichtigem Arbeiten können die Räder auf den Achsen belassen werden. Die

1



1 Die 99 4802, das Vorbild für das $H0_e$-Modell, ist vorübergehend auf dem „Rand" abgestellt. Neben der Ansicht auf die Lokführerseite der 99 4802, bietet diese Aufnahme eine Vergleichsmöglichkeit der verschiedenen Bauformen aller drei in Putbus stationierten Lokgattungen.

2 Die Dampfstrahlpumpe gibt der Heizerseite ihr markantes Aussehen.

2



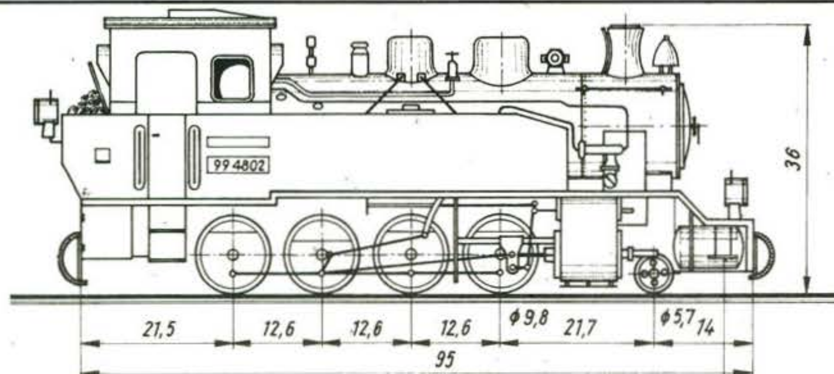
3

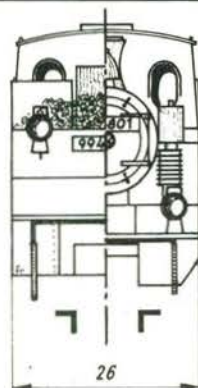


4



5





für H0-Verhältnisse zu kleinen Gegengewichte werden auf die entsprechende Größe gebracht (Polystyrolblättchen oder EPASOL EP 11). Um die Kuppelstangen später mit Nietstiften und den kleinen Originalunterlegscheiben wieder an den Rädern zu befestigen, bohren wir vorsichtig 1- bis 1,2-mm-Löcher in die Kurbelzapfen der Räder. Die Gegenkurbel wurde aus Ms gefertigt, stumpf auf einen Niet aufgelötet, mittels dünner Niete (Cu-Draht) mit den Teilen der Schiebersteuerung verbunden und dann in den Radkörper eingedrückt.

Die Zylinder werden ebenfalls verwendet, jedoch durch Einfügen entsprechender Plaststückchen vergrößert. Sicherlich lassen sich aber auch solche der TT-Baureihe 81/92 verwenden. Wir versehen die Zylinder noch mit den Dampfeinströmrohren (nach oben in den Rahmenausschnitt führend) und den Kolbenstangenschutzrohren. Wir gewinnen dadurch Spielraum für das Ausschwenken des Vorläufers.

Das Entfernen des Nachläuferdrehgestells mit der Rückstelleinrichtung bewirkt nun, daß sich das Modell nach dem Bogenlauf nicht wieder längs zur Gleisachse einstellen kann. Wir müssen also die hintere Metallplatte mit dem „Langloch" für die Drehgestellbefestigung durch eine solche mit normaler Bohrung wie am vorderen Drehgestell ersetzen. Es folgt nun die Verlängerung der Vorläuferdeichsel durch das Einkleben entsprechender Plastestücke. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse unter dem vorderen Rahmen ist das Anbringen der N-Kupplung sehr schlecht möglich, so daß diese an einem entsprechend gebogenen Metallstreifen etwas federnd befestigt werden muß. Die Vorläuferräder der N-Lok 65.10 bauen wir zu einem Scheibenradsatz um. Eine der beiden Vorbildloks verkehrte zeitweilig mit einem solchen. Außerdem ließe sich die vorbildgetreue Anzahl der Speichen ohnehin nur schlecht nachbilden. Mit der Verdrahtung des Motors (Entstörsatz nicht vergessen!) und etwas Bleiballast kann nun die Fahrtüchtigkeit des Triebwerks getestet werden.

Der Neubau des Gehäuses

Die einzelnen Gehäuseteile bestehen aus 0,4 mm dickem Messingblech und werden durch Löten miteinander verbunden. Die hintere Pufferbohle und die beiden seitlichen Werkzeugkästen bestehen aus einem Stück Blech, die entsprechend gewinkelt und unter das Führerhaus gelötet wurden. In den Werkzeugkästen finden später die GE-Dioden sowie der Eigenbauschalter für die Beleuchtung Platz. Die Kesselaufbauten entstanden mit Hilfe einer Bohrmaschine. Die Luftpumpe entnehmen wir einem Industriemodell (H0!) oder fertigen sie selbst. In den beiden Druckluftbehältern unter dem Rahmenvorbau

befinden sich die Glaskolben der Kleinstglühlämpchen für die Beleuchtung der Lok. Das Licht für die vorderen Loklaternen wird durch Lichtleitstäbe geleitet. Die Beleuchtung der Laternen am Tender übernimmt eine Glühlampe, die an der Tenderinnenseite befestigt ist. Da sich Dioden, Schalter und Glühlampen im Lokgehäuse befinden, müssen diese mit einer dünnen, flexiblen Leitung an den Motor angeschlossen werden (entsprechende Länge für abgenommenes Gehäuse beachten!).

Kesselvorderteil und Wasserkasten versehen wir mit gegossenem Bleiballast, Griffstangen, Einstiegsleitern und einer Dachluke einschließlich Deckel.

Das Lokoberteil wird am vorderen Rahmenteil sowie hinten unter dem Tender befestigt. Als Material für die Loklaternen eignen sich Messingkugelschreiberminen. Sie werden direkt auf die Lichtleitstäbe aufgedrückt.

Der letzte Schliff

Alle Polystyrolteile sind mit Alkydharz einzufärben. Mattglanz wird durch in OV-Verdünnung gelösten Kinderpuder erzielt. Die Teile streichen wir am besten mit einem kleinen Rundpinsel. Das Gehäuse wird mit Nitrolack gespritzt, dem auch etwas in NC-Verdünnung gelöster Kinderpuder beigemischt wurde. Die Messing-Teile müssen vorher gründlich durch Bürsten in heißer Sodalösung entfettet und gesäubert werden! Der Wasserschlauch auf der Lokführerseite besteht aus Puppenstubenlitze, die, in Leim getränkt und eingefärbt, an den Wasserkasten geklebt wurde.

Bei den Schildern handelt es sich um die bekannten Fotosätze. Die kleineren Anschriften werden durch winzige senkrechte Striche dargestellt. Das Gattungsschild K 45.8 war in früheren Zeiten nicht immer angebracht.

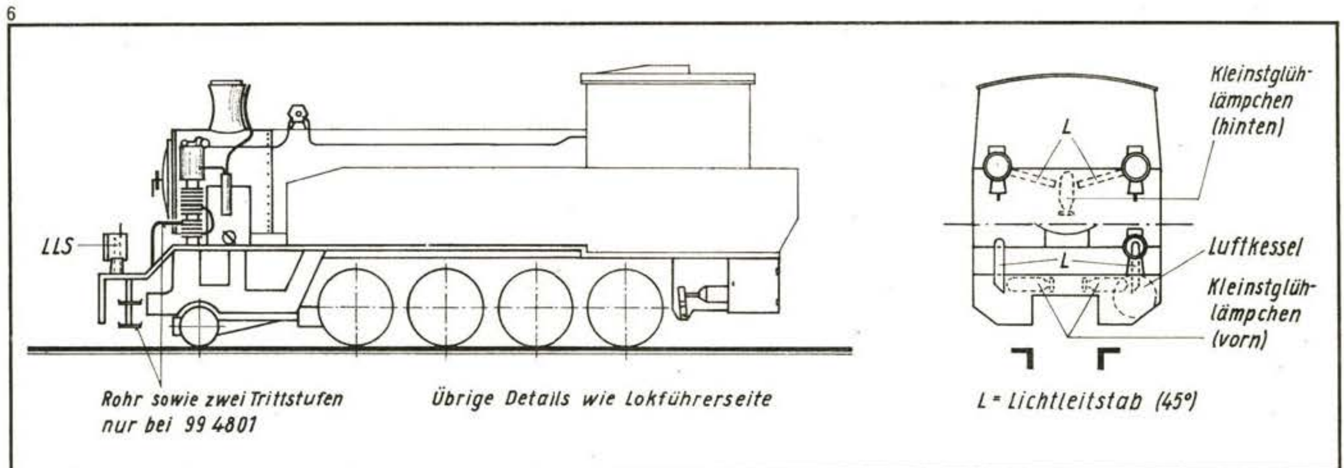
Nachdem nun unsere fertige Lok noch mit „Personal" besetzt worden ist (welches gleichzeitig den Motor etwas tarnt), kann sie mit einigen Wagen ihre ersten Runden drehen.

3 Vorderansicht mit Rauchkammer und Umlaufschürze. Aufgrund der abgenommenen Spitzenbeleuchtung sind weitere Einzelheiten zu erkennen – wie der Anschluß und die Rohre für die Dampfheizung sowie die Lichtleitungen.

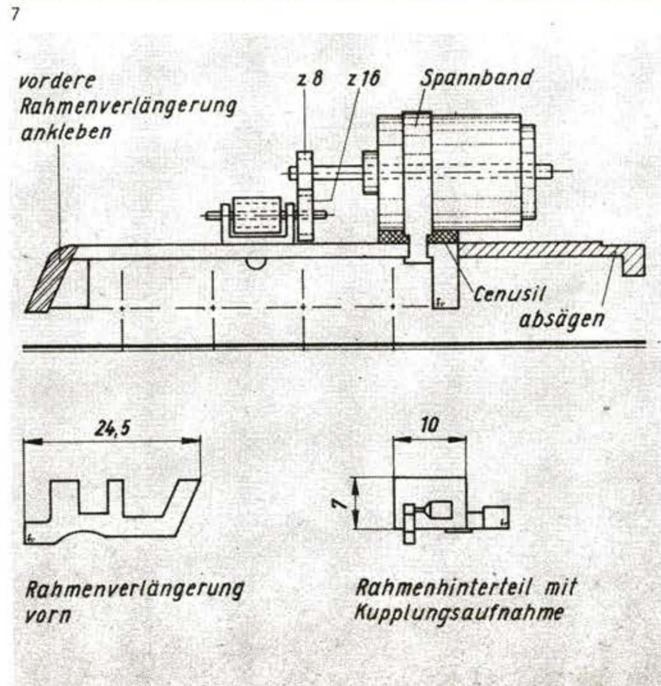
4 Ein Blick auf den gut gefüllten Tender und auf das scheinbar hermetisch abgeschlossene Führerhaus zeigen weitere Details, die nachgestaltet werden könnten.

5 Gesamtansicht des Modells (rechte Seite); daneben die geteilten Stirnansichten (links Tender, rechts Rauchkammer)

6



7



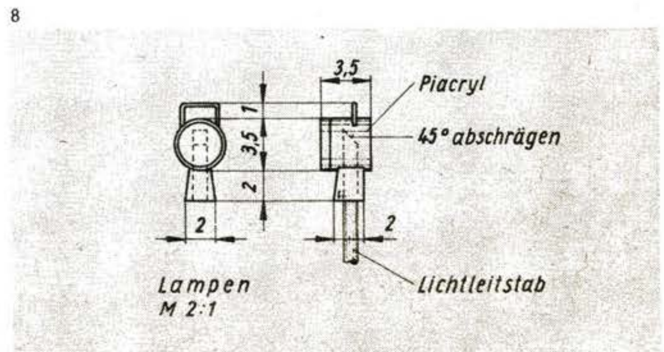
6 Ansicht der linken Seite mit den von der rechten Seite abweichenden Details; daneben die Anordnung der für die Beleuchtung notwendigen Kleinstglühlampen

7 Übersicht zur Rahmen- und Motorantriebsbauweise

8 Maßskizze für das Anfertigen von Modell-Loklaternen

Fotos: H. Drescher, Berlin (1 und 3); B. Lotzow, Grimmen (2); R. Steinicke, Dresden (4); Zeichnungen: Verfasser

8



Lesermeinungen zu den MBS

Im Heft 9/88, Seite 21, veröffentlichten wir einen Beitrag über das erweiterte und neue Sortiment von Modellbahn-Steuerbausteinen (MBS) aus dem VEB Geräte- und Reglerwerk Teltow. Gleichzeitig baten wir Sie, liebe Leser, uns über Ihre Erfahrungen beim Einsatz dieser Technik zu berichten.
Inzwischen erreichten uns dazu zahlreiche Zuschriften und Anrufe. Die Meinungen sind unterschiedlich, der Grundtenor ist eindeutig: Vom Prinzip her sind die MBS eine gute Sache, aber weisen teilweise empfindliche Qualitätsmängel auf.

Unsere Fragen gehen nun an die verantwortlichen Kollegen des VEB GRW Teltow.
1. Kann der Modelleisenbahner für einen guten Preis nicht auch ein Erzeugnis mit hoher Qualität verlangen? Bilden Quantität und Qualität nicht eine Einheit?
2. Sollte die Zusammenarbeit mit der Technischen Kommission beim Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR nicht verbessert werden? Hier nämlich sind bereits im Vorfeld der Serienproduktion beträchtliche Reserven zu erschließen.

Nachstehende Leserzuschriften geben stellvertretend für weitere eine Übersicht über jene Erfahrungen, die Modelleisenbahner beim Einsatz der MBS gesammelt haben. Wir würden es begrüßen, wenn der VEB GRW Teltow auf unsere Veröffentlichung reagieren würde. Schließlich geht es um eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung von Tausenden Modelleisenbahnern – und diese liegt unserem Staat mehr als je zuvor am Herzen.
Die Redaktion

Keine Freude am Hobby
Unlängst erwarb ich einen Wendezugbaustein MBS W 0.1. Gemäß dem beigelegten Anschlußplan über Raedkontakte wurde der Baustein angeschlossen, und er funktionierte zur vollsten Zufriedenheit. Daraufhin entschloß ich mich, einen weiteren Baustein, den Relaisbaustein MBS RB 0.1, zu kaufen. Nach Bild 20 des Anleitungsheftes kann mit dieser Technik eine Wendezugautomatik unter Einbeziehung von drei Bahnhöfen und zwei Wendezügen aufgebaut werden. Bevor der MBS RB 0.1 in Betrieb ging, wurde nochmals die Wendezugautomatik ausprobiert. Doch plötzlich erfüllte diese nicht mehr die gedachte Funktion.
Eine Rücksprache bei den angegebenen Vertragswerkstätten in Halle (keinen Vertrag mehr) und Leipzig waren nicht sehr verlokkend, so daß ich beim Herstellerbetrieb vorsprach. Man empfahl mir, einen Baustein zu wechseln und siehe da, nachdem auch einige Lötstellen an der Leiterplatte nachgelötet wurden, funktionierte der Baustein zur vollsten Zufriedenheit.
Anders dagegen der Relaisbaustein MBS RB 0.1! Jetzt wird der zweite Baustein zurückgegeben! Dieser Baustein besitzt vier Wechsler, man könnte also schon etwas anfangen damit, aber funktionieren müßte er! Beim erstgekauften Baustein funktionierte noch ein Relais (K 1), das zweite Relais flatterte bzw. zog nicht an, auch ein vorsichtiges Nachjustieren brachte kein sicheres Schalten!
Also bin ich vom Kaufvertrag zurückgetreten und habe mir einen neuen Baustein geben lassen! Hier funktioniert nun gar nichts mehr! Ein Wechsler vom Relais K 1 arbeitet, Relais K 2 arbeitet überhaupt nicht.
Qualität wird wohl vom Hersteller sehr klein geschrieben, oder wird das als Konsumgut geführte Erzeugnis im GRW Teltow nicht „ernst" genommen?
Ich bin der Meinung, daß so nicht mit uns Modelleisenbahnern umgegangen werden darf. Haben wir uns doch gefreut, daß sich die Elektronik auch für uns Modelleisenbahner, mit dem Erscheinen dieser MBS, geöffnet hat.
Meine Meinung zu diesen Bausteinen: Sie sind gut, wenn die Qualität stimmt!
Auch wenn ich Enttäuschungen erlebt habe, bleibe ich am „Ball", eines Tages muß es doch mal wieder funktionieren ...
Ing. H.-D. Jüdicke, Dessau

Nachbesserung durch den Kunden?
Da ich das Anleitungsheft erst leihweise nach dem Kauf des Bausteins MBS B 3.1 erhielt, merkte ich zu spät, daß der MBS von ungeeigneten Ausgangswerten abgeleitet wurde.
1. Es ist unmöglich, drei oder vier (laut Anleitungsheft) Blockabschnitte über einen Regeltrafo anzuschließen und damit alle zwei bzw. drei Züge gleich schnell zu fahren und auch gleichzeitig anzuhalten. Der Haltepunkt ist fast Glückssache, nie befand er sich vor dem Signal!
2. Es sollten die Hinweise in der DDR-Literatur beachtet werden (Jakubaschk/Modellbahn-Elektronik).
Ich halte die derzeitige Lösung für einen sachgemäßen Betrieb ungeeignet. Doch noch eine Bemerkung sei gestattet:
Natürlich wird es Leute geben, die schnellfahrende D- und Güterzüge für richtig halten – aber heute ist die Modellgeschwindigkeit ebenso wichtig wie die Vorbildtreue.
Ich habe inzwischen die Bausteine mit einem Elektroniker auseinandergenommen. – Nach einer Umschaltung können alle Anforderungen erfüllt werden. Warum muß der Interessent erst selbst „basteln", bevor die Technik funktioniert? Die Kosten trägt ja der Kunde und nicht das GRW Teltow!
P. Kießling, Boxdorf

Gute Erfahrungen
Angeregt durch Ihren Aufruf, möchte ich meine ersten Erfahrungen mit den MBS zu Papier bringen. Ich habe auf meiner Heimanlage – sie ist etwa 6 m² groß – auch einen siebengleisigen Schattenbahnhof aufgebaut. So kamen mir die MBS S 3.1 und S 1.1 sowie das dazugehörige Stellpult gerade recht.
Da ja bekanntlich die MBS an den Weichenausgängen Dauerstrom geben, und ich auf meiner Anlage nur Pilz-Modellgleismaterial verwendet habe, ersetzte ich die Pilz-Weichenantriebe durch Weichenantriebe vom VEB BTTB. Die Pilz-Weichen haben dafür einen Stelladapter der DKW von TT bekommen (mit Saladur aufgeklebt). So brauchten nur noch die TT-Antriebe fixiert und befestigt werden.
Durch das neuartige Nullschienen-Leiterprinzip spart man dann etliche Meter Schaltdraht ein. Das finde ich gut. Ansonsten ist die Steuerung der MBS-Bausteine sehr zuverlässig. Vor allem durch die vollautomatische Steuerung des Schattenbahnhofs kann man sich voll auf den übrigen Anlagenbetrieb konzentrieren. Bei mir wird von Hand mit insgesamt acht Fahrstromabschnitten gefahren.
Nun ist zwar der „Nachfolger", der MBSS 1.2, erhältlich, aber dennoch werde ich die schon eingebauten MBS nicht umrüsten, da die Weichen durch den TT-Antrieb sehr zuverlässig geschaltet werden (Impulsschaltung).
Ich möchte zum Schluß aber nicht vergessen, den Beschäftigten im VEB GRW Teltow recht herzlich zu danken.
H.-D. Keller, Berlin

Relais statt Elektronik?
Meine Erfahrung mit dem MBS S 3.1 „Schattenbahnhof" für drei Gleise sind leider negativ. Kürzlich kaufte ich diesen Baustein. Auf dem sichtbaren Teil meiner Anlage kamen Pilz-Gleise zum Einbau, der Schattenbahnhof erhielt H0-Standardgleis und Weichen mit Endabschaltung. Hier wendete ich dann den MBS S 3.1 an. Leider reagierte eine Weiche im Fahrbetrieb nicht auf den Stromimpuls. Der Weichenantrieb verbrannte, und der MBS war beschädigt. Die Reparatur des MBS kostete trotz noch vorhandener Garantiezeit 32,– Mark. Mehr noch: Trotz Reparatur funktionierte der MBS nicht und liegt nun unbenutzt im Regal. Nach dieser Panne habe ich das Problem Schattenbahnhof auf eine andere Weise gelöst. Ich bin wieder zur Relaistechnik zurückgekehrt.
H. Roick, Trautenstein

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste 3/88

Suche jederzeit H0-Weichenantriebe (Pilz-Antriebe) zu kaufen, auch defekt. Horst Halbauer, Kötztinger Str. 16, Berlin, 1157, Tel.: 5 08 13 77

Suche Modellautos M 1:87. Biete im Tausch „BTTB"-Jubiläumspackung, H0 BR 120, Güterw., Postwagen (Schicht), 3-Leiter-„Primus"-Gleis, „me" Einzelhefte bis 1979, „Die Rübelandbahn", „Die Müglitztalbahn". S. Gärtner, O.-Kretzschmar-Str. 8, Dohna, 8313

Suche H0 von Märklin (Katalog 85/86), Diesellokomotiven Santa FE u. Southern Pacific (Kat.-Nr. 3060/4060) und Schnellzugwagen der DB und SBB. T. Richter, Weinbergstr. 9, Cottbus, 7500

Suche Matchbox- u. Plastmodellautos zu kaufen. Jacobs, Sandstr. 70, Gardelegen, 3570

Suche „me" Heft 7/88 und 9/88. Herrmann, Ringweg 41, Kleinmachnow, 1532

Suche in Nenngröße TT 2 BR 35, BR E 70, OM (Holz), Verschlagwagen, Klappdeckelwagen (Wagen nach Möglichkeit mehrmals) zu kaufen. René Köhler, L.-Herrmann-Str. 44, Gera, 6500

Suche Vorläufer und Rauchkammertür von H0 Gützold BR 42. Tausche H0-Modellbahn-Fahrzeuge. Weber, Rubensweg 15, Dresden, 8020

Suche DMV-, EB-, ME-Lit., „me" 52–54, Figuren in 0. W. Sorschke, Hauptstr. 12, Rödern, 8281

Suche Nenngr. N BR 55 und andere Loks, auch Eigenbauten. Klaus Ullrich, Haekkelstr. 5, Potsdam, 1570

Suche H0 BR 23, 24, 42, 50, 64, 66, 80, 81, 89, E 44 AEG, E 46, SVT 137, V 200, VT 135 m. Bwg. sowie HERR-Schmalspurfahrzeuge (auch def.). Tausch oder Kauf. Speer, Pillnitzer Str. 19, Dresden, 8010

Suche Tauschpartner f. Loks in H0, $H0_e$, $H0_m$ sowie Eisenbahnlit. Thiele, Friedensstr. 13, Somsdorf, 8211

Suche H0 BR 22, 23, 38 (Eigenb.), 42, 44, 50, SG (AEG) 58 (Eigenb.), 64, 75, 80, 81, 84, 85 (Eigenb.), 89, 91, 93 (Eigenb.), VT 04, 70 (Eigenb.), 137, 135, BR 120, 211, 242, BN 150. M. Nickel, Boxberger Str. 3, Weißwasser, 7580

Suche Merkbuch Triebfahrz., „BR 44", „me" 52–54, „Muldenthalb.". Biete H0/TT-Mat., n. L. Grosche, Pionierstr. 46, Wilthen, 8609

Suche $H0_m$-HERR, $H0_e$, II_e-„technomodell", Fahrltg. PGH Plauen Metall. Biete Autos 1:87, Liter. M. Rabe, Nr. 3, Kuhschnappel, 9271

Suche dringend 8 Paar 15°-Weichen und 2 Dreiwegweichen für Nenngr. H0, Pilzgleis, Silberstahlausführung, zu kaufen. Norbert Sartory, K.-Becker-Str. 2, Eberswalde-F. 1, 1300

Suche N Dampfloks, Rangierloks, Oldtimer- sowie Spezialwagen. G. Friedrich, Filehner Str. 76, Berlin, 1170 (nur schriftl.)

Suche $H0_e$ 4achs. Rollwagen, Rollböcke, IV K u. in TT E 70, V 200 mit Wagen (CCCP); Transitus, LEIG, Verschlagwagen, T 334, „Schmalspb. in Sachsen", „S. Meißner Bimmelbahnel", IK/IVK, Lexikon „Erfinder und Erfindungen", Bw zur Dampflokzeit. Biete $H0_e$ 6achs. Rollwagen, TT BR 110, T 3 (Eigenb.), versch. Wagen, H0-Gespanne, Bilder von d. Eb 3, 5, 6; 100 Gleispläne H0/TT/N; „Schmalspurig durchs Meißner Land", 100 Jahre Dresdner Strab mit Plakette, Slov. Dampflokomotiven, „Schmalspb. zw. Oder u. Neiße", „Das große Anlagenbuch". S. Schott, Lubminer Str. 33, Dresden, 8080

Suche Zeuke Spur 0, Autowagen mit Auto 108/22 und Stadtilm-Bahn. Rabe, Trelleborger Str. 11, Berlin, 1100

Matchbox- und Plastmodellautos, auch kompl. Sammlung, zu kaufen gesucht. M. Jacobs, Sandstr. 70, Gardelegen, 3570

Suche N BR 55, TT E 70, Spur-S-Mat.; „me" 1–10/80; 1, 10, 12/81; 1, 2, 5/87. Biete TT KREV-Wg., $H0_e$-Wg., „me" 1–7/85; 9–12/85; 3, 5–12/86; 1–4/87; Matchbox. M. Schulze, Goethestr. 4, Schildau, 7295

Suche für $H0_e$ od. $H0_m$ Loks und Wagen von „technomodell", HERR o. Eigenbau. Biete BR 23 u. 24. Hendrik Oestreich, Slüter Ufer 17, Schwerin, 2755

Suche alles über die Eisenbahn, Sicherungstechnik. Zuschr. an: Roland Lorenz, Block 461/4/23, Halle-Neustadt, 4090

Suche in H0 BR 89, VT (grün) u. BR 91 sowie Windbergbahnwagen. Biete BR 01, 03, 41, 52, à 100,– M; BR 55, 70,– M; BR 86, 46,– M. Ludwig, Striesener Str. 38A, Dresden, 8019

„Diesellokomotiven in Glasers Annalen", Bd. I u. II zu kaufen ges. D. Gebhardt, Absanger Str. 11, Blankenstein, 6852

Kaufe TT-Loks u. Wagen von DB, ÖBB, SBB, SNCF, bezahle 80 % vom Neupreis. Per Nachnahme schicken. M. Grahl, Markt 32, Finsterwalde, 7980

Biete BR 23, 24, 50, 64, 66, 75, 80, 89, sä. VT, O", V 60, VT 135, 185, 171 TT, 65 N, Lit. „01", „44". Suche BR 42, 03~, 73, 84, 00-Tfz., EAW-Wegmannzug, D-Zugwg., aus Alu, $H0_m$-Mat. HERR, PIKO-Ölwg., Strab.-Modelle (Erga), „Strb.-Archiv 6". W. Mönch, Schillerstr. 4, Eibau, 8712

Biete „Strb.-Archiv 6", „Metros der Welt", „Hist. Bahnhofsb. I", „EB in Mecklenb.", Harzquerb. mit SHE, „me" Jg. 74, 82 b. 87, Einzelh. 71, 80, 81, Diesellok-Arch., Umz.-Plan 1925, „Seilb. der DDR". Suche MPSB, „Steilr. über d. Thüringer Wald", Dampflok-Archiv 2, 3, Glasers Annalen alle Bd., „me" Jg. 71, 6/88. Andreas Tetzel, Karlstr. 3, Thale, 4308

Biete Dampflok-Arch. Bd. 1, 2, 4, Diesellok-Arch., Straßenbahn-Arch. Bd. 1, 2, Schilder für alle Loks in H0 (DR u. DB, m. u. ohne EDV), H0 BR 55, div. Material H0 (Liste). Suche „Die Dampflokomotive", H0 BR 75, 89, 99, N BR 55. H. Gebhardt, PF 8-26, Obermaßfeld, 6101

Biete „Reisen m. d. Dampfbahn", Dampflok-Arch. 1, 4, Strab.-A. 4. Suche EB-Literatur. O. Böhrer, O.-Grotewohl-Str. 1, Neuruppin, 1950

Biete „der modelleisenbahner" Jahrgang 63, 64, 65 und von 74 bis 85, teilweise nicht vollständig. Tel.: Berlin 5 89 03 76, Morgenroth, ab 17 Uhr

Biete „Glasers Annalen 37–53", „DL-Sonderbauart.", „R. m. d. Dampfb.", transpr. 88, ESPEWE, H0 roll. Mat., ETA-Kat., 500,– M, Mittelt.-Mot. Suche Drehsch. m. Stellp., MK 4 u. a. roll. Mat. H0 I K u. a. roll. „tm", Lit., alte ESPEWE-Mod., AG-Teile, Liste anf. bei: M. Puschner, Mascovstr. 1, Leipzig, 7050

Biete „Bilder v. d. Eisenbahn" 7, Verzeichn. d. Lokomotiven u. Tender der Badischen Staatsbahnen, Ellok-Archiv, 6. Aufl., Hist. Hefte, 5 Stück v. etwa 1902/03, „Rechts u. links der Eisenbahn", „Reisen mit der Dampfbahn", 3. Aufl. Suche „Bilder v. d. Eisenbahn" 1 u. 2, „Dampflok in Glas. Annalen 1947–67", „Lokomotiven der DR", „Die Saalbahn und i. Anschlb.", „Autos aus Zwickau". Lemuth, Neumarktstr. 6, Metzels, 6101

Biete „me" 1980 b. 86, „Straßenbahn-Archiv 5", Schmalspurbahn-Archiv, Dampfl.-Arch. 1–4, „Eisenb.-Wg.", Lex. Metro, Märkl.-Katal. ab 1938, Mod.-Eisenb.-Kal. ab 75. Krusius, Sandinostr. 12, Berlin, 1092

Biete in H0; 01, 2 Wg. Liebmann, in H0, 01.1, 23, 50, 89 in $H0_m$; 99.5, 99.6 (Eigenb.), in TT, T 334, 23, 221 in N 55, Ci 29, Bi 29, Postid, „Lok-Archiv Baden", „Müglitztalbahn". Suche BR 84, 18.4, 03 Stroml. (Eigenb.) u. a. Dampfloks, „Lok-Archiv Bayern", „Triebwagen-Archiv", „Entwicklung d. Lokomotive" Bd. II u. III. Kühne, Radegaster Str. 6, Dessau, 4500

Biete „Schiene, Dampf u. Kamera" sowie „Jugend und Technik" 1958 bis 1987, außer 1976 und Heft 3/78, ohne „Kleine Typensammlung". Suche „Baureihe 01" und DR-Kursbücher vor 1970. Lautenschläger, Erlenhof 26, Potsdam, 1585

Biete Schmalspurlok $H0_m$ 99 7235 (Eigenb.), 1'E 1'h2t-Harzlok. Suche HERR-Schmalspurmaterial od. v. anderen Hersteller. H. Estel, Lerchaweg 31, 93/20, Meißen, 8250

Biete TT 81, 86, 92, 254, H0-Obert. u. Drehgest., S-Bahn, „me" Jhg. 52–88 u. Einzelh., „Signal" 23–27, 29, 31, 32, 35, EB-Kal. 82–84, EB-Jahrb. 84, „Hist. Bf.-Baut.", „Lok-A. 3", Mo-Lex, „Bay. Bf.", „Windb.", „Kl. Bahnen". Suche H0 38 sä, $H0_e$ 4achs., Triebw.-A., „Strab.-A. 5", Lok-A. Sachs. Zuschr. an: Angermann, Heinrichstr. 4, Radebeul, 8122

Biete „me" 2/72 bis 12/87, „Fliegerrevue" 1/80 bis 12/87. Suche H0 BR 50, 56, 91, Eisenbahnliteratur, auch Verkauf/Kauf. Bergk, Rembrandstr. 77d, Großräschen, 7805

Biete Fahrz., Zub., Kat. H0/00/S/0/I. Suche dgl. 0 u. größer. Leonhardt, Henningweg 11/183-22, Berlin, 1185

Biete in H0 BR 50, 24, 64, 89, VT 70, E 44, E 46, V 200, DSB MY, TT BR 56, Spur 0 E 44 u. Wagen (ZEUKE). Suche in H0 BR 23, 42, 84, 91 SKL, ETA, Spur 0 Loks u. Schienenmaterial. Jarnut, Hallesche Str. 14, Halle, 4090

Biete umfangr. EB- u. Strab.-Literatur. Suche ältere ESPEWE; Automodelle ausländ. Hersteller 1:87, Bildatlas Auto-Union. Nur Tausch. Liste anford., Freiumschl. D. Huck, Matthesstr. 91, Gera, 6502

Biete H0-Drehsch. (Dreil.), BR 24, Straßenfahrz., Mat. ü. Berlin-Potsdamer EB; Liste anford., m. Freiumschl. Rose, Dimitroffstr. 14, Berlin, 1058

Biete DL-Archiv 1, Archiv Baden, EB-Atlas DDR, Alte Bf in Ung., H0 BR 120, 50,– M; E 11, 50,– M; versch. TT-Loks. Suche Lokschild BR 244, 254. M. Hille, Gartenstr. 65A, Cottbus, 7500

Biete „Schmalspurbahnen in Sachsen", 36,– M; BR 01, 36,– M; Archiv-Bücher, Verkehrsgeschichte, Broschüren. Suche „BR 44", „Steilrampen üb. dem Th. Wald", Kursbücher, Broschüren. Schubert, Raudener Str. 6c, Uhyst, 7701

Biete versch. Lit. (Liste), H0 BR 03, 41, 38^{2-3}, 64 (PIKO Express), 66, 52 Komb. 86, 95 Def. BR 50 o. T. Geh. BR 80 2× Bi 33, 2× Biuv, 1× Windb.-Wagen. Suche DLA 1, 3, 4, Bauanleit. f. Loks, Wagen, Geb., Modellbahnbücherei; H0 Gehäuse BR 89^2, BR 89, 91, 93, 94, 98, 78 (Eigenb.), 106, Gw. m. Brhs., Pilzweichen (DKW, DW), Speichenradsätze vorn. Tausch od. Kauf. B. Buczkowski, Lindenstr. 51, Seehausen (Altm.), 3550

Verkaufe große Lok- u. Anhängefzg.-Sammlung, div. Gebäudemodelle, Trafos, Ersatzteile f. Tfz., Elektrobausteine, mögl. zus., 2 500,– M; in H0. Liedloff, Grünelinder Str. 8, Berlin, 1165

Verk. TT-Anlage, L-Form, a. Rollen (Automatikteil 2,5 m × 1,25 m, 30 Rel., 4 Ebenen, Schattenbf.; Kopfbf. 1,9 m × 0,8 m, m. 4 DKW), Epochen III/IV, etwa 50 m Gleis, 10 Lok., ungest. Landsch. m. sämtl. Zubehör, 1 200,– M. Dr. Blunk, An d. Trainierbahn 26, Waldesruh, 1147

Verk. BR 55, 75, 86, 110 BN 150, VT 135 DB, v. 30,– M bis 60,– M; LOWA-Strabmot, 95,– M; Tausch MPSB gegen Gera/PF. Rülke, Liebigstr. 35, Berlin, 1034

Verk. Eisenbahnanlage H0, 3,40 m × 1,90 m, m. Zub., o. Fahrzeuge, 2 000,– M. Heinschke, Telefon: Berlin 6 37 02 56

Verkaufe Restposten Abziehbilder „DR" für H0-Personenzugwagen, 10 St. 3,50 M, Hecht-Straßenbahnwagen-Motiv m. Aufdr. Dresden 1930–1972, 10 St. 4,50 M. Biete ME-Einzeljg., erzgebirg. Holzstraßenb., Modellstraßenb., Posten Eisenb.-Poster, in- u. ausländ. Fotos v. Nebenbahnen u. Lok-Ausstellungen, Philatelistisches Eisen- u. Straßenb., versch. Eisenb.-Literatur, Straßenb.-Literat., z. B. „75 J. Dresdner Straßenb. 1947", Eisenbahner-Mütze 1932, kl. Schaffner-Geldwechsler, Bastelbogen u. Literat. U-, S-Bahn u. Bus Berlin, Eisenb.-Wagentypenschilder, Aufkleber m. Eisen- u. Straßenb.-Motiv, Straßenb.-Zahlbox, Fotos mit weiblichen Motiven vor Loks, Modelleisenb.-Kataloge, MÁV(Ungarn, Fahrpläne, $H0_e$(ex HERR neu)-Wagen, H0-Straßenfahrzeuge, 3achs. Autotransporter H0, mod. H0-Innenbeleuchtungs-Garnit., PIKO-Gehäuse SNCF BR 32, versch. H0-Wagen, 3-Leiter-H0-Blechgleise (ex 00), Matchbox-Fahrz. Suche Dampflokschilder (kein EDV) u. ä., altes Bildmat. d. Straßenb. Dresden-Radebeul–Coswig–Weinböhla u. Bad Schandau, Bildmat. Hechtstraßenb. Dresden u. Magdeburg, Modellstraßenb. aller Größen, alte Dienstkleidung/Mützen u. ä. von Straßenb., UdSSR-H0-Eisenb.-Wagen, neue MÁV(Ungarn)-Wagen H0, ex HERR-Rollwagen, PIKO 5/6412-01, 5/6450 m. Bhs., 5/6434//015 /6517/010/, 5/6408/6450 426/111, /112, BR 38 u. 95, Windbergb.-Set, ESPEWE-Modelle, Trabi, Feuerwehr, Erntefahrzeuge etc., Straßenbahn-Schriften u. ä., Bücher „Seilbahnen DDR", „Berliner Leben 1900–1914", „Quietschvergnügt durch alle Kurven", Familiennamenbuch, kleine Holzstraßenb. u. Volksfestfahrgeschäfte bei Tausch gegen Räuchermann u. ä. Bitte nur schriftl. an: Gasch, Lindenstr. 10, Coswig, 8270

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes bis zum 15. an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt an das Generalsekretariat senden. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Berlin
Modelleisenbahn-Hobby-Ausstellung der AG 1/13 „Weinbergsweg" vom 4. Januar bis 15. Januar 1989 im Kreiskulturhaus „Prater", Kastanienallee. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14.00 Uhr–19.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00 Uhr–19.00 Uhr

Quedlinburg, 4300 – AG 7/78
Vitrinenausstellung im Schloßmuseum Quedlinburg vom 1. Dezember bis 31. Dezember 1988. Öffnungszeiten: täglich (außer Montag) 9.00 Uhr–16.00 Uhr.

Köthen, 4370 – AG 7/27
Vom 11. Dezember bis 22. Dezember und vom 26. Dezember bis 28. Dezember 1988 im Kreiskulturhaus am Markt. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14.00 Uhr–18.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00 Uhr–18.00 Uhr.

Arbeitsgemeinschaften

AG „Nahverkehr Zwickau"
Am 16. September 1988 wurde als dritte Arbeitsgemeinschaft des DMV im Territorium Zwickau die AG „Nahverkehr Zwickau" gegründet, die sich hauptsächlich mit der Traditionspflege sowie der Entwicklungsgeschichte des öffentlichen Personennahverkehrs Zwickau beschäftigt.
Schwerpunkt der Arbeit dieser Gruppe ist die Vorbereitung des 100jährigen Straßenbahnjubiläums 1994 in Zwickau.
Wer Interesse an der Mitarbeit hat, meldet sich **schriftlich** bei Herrn Peter Kalbe, Fučikstraße 151, 9580 Zwickau.

Riesa, 8400 – AG 3/138
Zu dem vom 7. bis 9. April 1989 stattfindenden Bahnhofsfest in Riesa werden drei kostenfreie Übernachtungsplätze für DMV-Mitglieder angeboten. Schriftliche Meldungen sind zu richten an: Michael Kotyrba, Großenhainer Str. 13, Riesa, 8400.

EHRENTAFEL

Für vorbildlichen Einsatz bei der Erfüllung der Aufgaben des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR wurden ausgezeichnet

Ehrennadel des DMV in Gold und Ehrenmitgliedschaft
Willi Löscher, Zwickau
Martin Löscher, Zwickau
Werner Wichmann, Wittenberge

Ehrenmitgliedschaft des DMV
Siegfried Knüpfer, Erfurt
Rudolf Werner, Erfurt
Fritz Seeger, Wernigerode

Verdienstmedaille der DR, Stufe I
Gisela Neumann, Berlin

Aktivist der sozialistischen Arbeit
Günter Harms, Rostock
Heinz Köhler, Sömmerda
Hans Peter Feldmann, Erfurt
Hans-Ullrich Chwatal, Frankfurt (O.)
Wolfgang Paul, Berlin
Joachim Kubig, Berlin
Adolf-Dieter Lenz, Berlin
Dieter Dellori, Cottbus
Gerhard Herbrich, Löbau
Ulrich Modes, Zwickau
Klaus Beyer, Zwickau
Bernd Leuoth, Zwickau
Claus Burghardt, Dresden
Kay-Torsten Zimmermann, Radebeul
Roland Buschan, Heidenau
Gottfried Lösche, Meißen
Reiner Mähler, Dresden
Manfred Bulnheim, Freiberg
Winfried Liebschner, Dresden
Ursula Müller, Kreischa
Peter Pohl, Dresden
Friedrich-Wilhelm Bresin, Göhren
Uwe Holstein, Greifswald
Erwin Eigler, Altenburg
Dieter Grabes, Leipzig
Volker Wönckhaus, Leipzig
Herbert Böhm, Brandenburg
Heinz Sperling, Magdeburg

Ehrennadel des DMV in Silber
Günter Schöberlein, Greiz
Renate Fölsch, Schwerin
Karl-Heinz Mengel, Naumburg
Herbert Sperling, Saalfeld
Heiner Hoffmann, Saalfeld
Dieter Gropp, Gera
Harald Becker, Gera
Volker Vundran, Gera
Alfred Schubert, Erfurt
Klaus Bauersfeld, Bad Frankenhausen
Gert Posse, Leipzig
Wolfgang Schwarz, Erfurt
Gert Hufe, Erfurt
Dieter Woigk, Berlin
Manfred Kootz, Berlin
Günter Gebhardt, Berlin
Günter Leonhardt, Berlin
Otto Voigt, Berlin
Paul-Wolfgang Brix, Berlin
Werner Krey, Berlin
Heinz Ganschow, Oranienburg
Hans-Werner Bürkner, Berlin
Hans Koske, Forst
Siegfried Brogsitter, Kodersdorf
Albin Geisler, Zittau
Rolf Mehlhase, Cottbus
Rainer Kanzog, Cottbus
Lieselotte Krause, Cottbus
Wolfram Gebauer, Oberoderwitz
Gernot Nowak, Weißwasser
Jürgen Lorenz, Zwickau
Heiko Prautzsch, Radebeul
Wolfgang Borkert, Meißen
Lothar Stürmer, Plauen
Heini Berthold, Dresden
Hans-Joachim Hentschel, Dresden
Wolfgang Jeschke, Radebeul
Stefan Junghans, Karl-Marx-Stadt
Heinz Klötzer, Karl-Marx-Stadt
Werner Frenzel, Radebeul
Bernd Koller, Netzschkau
Klaus-Peter Schmidt, Dresden
Heinz Roth, Adorf
Reinhard Herrmann, Gelenau
Manfred Tischer, Zwickau
Herbert Ramsch, Dippoldiswalde
Frank Adam, Dresden
Hans Werler, Lunzenau
Eckhard Gierke, Greifswald
Günter Bansemer, Barth
Gerhard Reinelt, Leipzig
Gert Otto, Halle-Neustadt
Peter Flechsig, Engelsdorf
Volker Lange, Großpösna
Dieter Moritz, Halle (S)
Willi Kuhlkamp, Brandenburg
Volkmer Frank, Brandenburg
Detlef Meuche, Brandenburg
Harald Jungbär, Magdeburg
Klaus Scholz, Köthen
Wolfgang Müller, Magdeburg
Michael Trösken, Stendal
Adolf Engel, Wismar
Edwin Zumenack, Wismar
Frank Möller, Rostock

Ehrennadel des DMV in Bronze
Karl-Heinz Arzt, Greiz
Jürgen Lehmann, Greiz
Lars Bergk, Jena
Hilmar Holtz, Jena
Bert Zimmermann, Erfurt
Michael Vollmar, Gräfenroda
Hagen Hötzel, Naumburg
Willi Korschunow, Hermsdorf
Rudolf Wüchner, Gera
Helmut Hengst, Weimar
Willy Volkgenannt, Bad Frankenhausen
Harald Schäfer, Suhl
Klaus Stöpel, Nordhausen
Georg Happich, Bad Tennstedt
Roland Bachmann, Erfurt
Armin Zaspel, Erfurt
Gerhard Weibrecht, Lobenstein
Hans Busch, Lobenstein
Uwe Költzsch, Friedrichroda
Detlef Serbser, Gera/Weida
Klaus Sauerbrei, Erfurt
Volker Martin, Ilmenau
Armin Vogel, Sondershausen
Günter Weimann, Jena
Dirk Kalitzke, Frankfurt (O.)
Franz Sonk, Berlin
Andreas Walter, Berlin
Ulrich Schönrock, Mahlow
Hans-Joachim Notroff, Fürstenwalde
Andreas Schmidt, Berlin
Peter Zander, Grube
Andreas König, Erkner
Michael Müller, Berlin
Harald Otto, Berlin
Ulf Schmidt, Berlin
Wolfram Arnold, Bergfelde
Reiner Broski, Werneuchen
Ulf Steckel, Berlin
Rüdiger Lochmann, Töplitz
Andreas Tonn, Berlin
Ivo Köhler, Berlin
Christa Wendlandt, Berlin
Burkhard Meyer, Erkner
Dr. Thomas Herzog, Forst (L.)
Rainer Kämeling, W.-P.-Stadt Guben
Werner Buttig, W.-P.-Stadt Guben
Jürgen Klaus, Zittau
Dr. Peter Syrbe, Cottbus
Harald Jurschick, Schönbach
Winfried Ohme, Finsterwalde
Detlef Hanschke, Cottbus
Horst Bergmann, Senftenberg
Günter Ott, Cottbus
Gerd Schlage, Doberlug-Kirchhain
Edgar Poethke, Wittmannsdorf
Hanna Löscher, Zwickau
Jürgen Medak, Radebeul
Wolfram Wagner, Radebeul
Rainer Fiedler, Radebeul
Veikko Zirnstein, Radebeul
Siegfried Leuschner, Meißen
Volkmar Prietzel, Meißen
Joachim Mensdorf, Plauen (V.)
Heinz Schöffler, Plauen (V.)
Mario Schatz, Dresden
Uwe Groth, Dresden
Hans-Dieter Rändler, Dresden
Reiner Käseberg, Radebeul
Matthias Knoof, Radebeul
Jürgen Krüger, Radebeul
Steffen Schiebold, Karl-Marx-Stadt
Wolfgang Zimmer, Karl-Marx-Stadt
Martin Friedrich, Netzschkau
Klaus-Günter Zillig, Netzschkau
Detlef Meinhardt, Gößnitz
Stefan Thamm, Gößnitz
Wolfgang Börner, Freiberg
Helmold Buschmann, Freiberg
Wolfgang Schumann, Dresden
Hans Seifert, Adorf
Hans-Peter Rüdiger, Dresden
Gottfried Ihm, Geyer
Gottfried Kreher, Geyer
Edgar Müller, Gelenau
Peter Müller, Kreischa
Friederike Zimmermann, Kreischa
Reiner Berthold, Freital
Bernd Ratajczak, Freital-Hainsberg
Jörg Ehnert, Freital-Hainsberg
Harald Glück, Zwickau
Frank Weichelt, Zwickau
Dr. Werner Jungnickel, Aue
Karsten Knauth, Stollberg
Jens Jaschik, Freital
Hans-Dieter Thyssen, Werdau
Klaus Otto, Adorf (Erzgeb.)
Horst Schmiedl, Mittweida
Martin Eulitz, Dippoldiswalde
Bernd Müller, Dippoldiswalde
Steffen Spittler, Dresden
Wolfgang Köhler, Dresden
Hans-Werner Struwe, Barth
Georg Harnisch, Göhren
Peter Schmedemann, Greifswald
Günter Jonas, Greifswald
Werner Lexow, Greifswald
Horst Schwark, Leipzig
Günter Weiß, Halle
Karl-Heinz Krappidel, Delitzsch
Dietmar Franz, Zeitz
Manfred Manig, Leipzig
Jürgen Weiß, Halle-Neustadt
Stefan Bischoff, Engelsdorf
Jens List, Böhlen
Kurt Freischlag, Lu.-Wittenberg
Joachim Volkhardt, Leipzig
Volker Regul, Thalheim
Jürgen Theil, Leipzig
Peter Polaschek, Torgau
Wolfgang Hürdler, Torgau
Michael Lückert, Leipzig
Peter Müller, Halle-Neustadt
Matthias Teschner, Leipzig
Harald Reinboth, Merseburg
Detlef Maschmeyer, Merseburg
Ronald Hartmann, Merseburg
Andreas Keyser, Großpösna
Detlef Schumann, Großpösna
Jens Falkner, Großpösna
Reinhard Weber, Engelsdorf
Daniel Löffler, Altenburg
Lutz Hoppe, Altenburg
Peter Grellmann, Leipzig
Hans Maas, Borna
Karl Gräfe, Leipzig
Lothar Meyer, Salzwedel
Hartmut Meinecke, Salzwedel
Jürgen Janz, Magdeburg
Pitt Friedrichs, Magdeburg
Torsten Löbl, Magdeburg
Fritz Mosebach, Siersleben
Heinz Bielert, Siersleben
Wolfgang Herzog, Seehausen
Detlef Dreißiger, Stendal
Eckhard Schmidt, Brandenburg
Karin Hesse, Köthen
Roland Scharff, Salzwedel
Klaus-Dieter Otte, Salzwedel
Dieter Lebeck, Magdeburg
Edeltraut Holländer, Zerbst
Michael Sperling, Magdeburg
Johanna Kühle, Magdeburg
Rolf Asmus, Wismar
Jürgen Labonte, Rostock
Claus Berthold, Rostock
Dietmer Pavel, Teterow
Heiko Thies, Rostock
Uwe Gierhahn, Schwerin
Frank Meißner, Schwerin
Hans-Peter Feldmann, Erfurt
Dietrich Murkowitz, Neuh. (Rennw.)

dmv teilt mit

Das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und die Redaktion „modelleisenbahner" wünschen allen Mitgliedern unseres Verbandes, ihren Angehörigen und allen anderen Lesern ein frohes Weihnachtsfest sowie ein gesundes und erfolgreiches Jahr 1989!

Wer hat – wer braucht?

Biete: in H0 BR 24, 41, 52, 55 (SNCB), 64, 75, 89, 118, 211, Personen- u. Güterwg; N-Loks, -Wagen, Autos; „Die Entwicklung der Lokomotive" (zwei Text- u. drei Tafelbände, Reprint). Suche: N-Material (Epoche II) sowie ält. H0-Loks u. Autos. Karl-Heinz Müller, Hogelstr. 2, Erfurt, 5023.

Suche: Loks von ME Bergfelde u. Loks mit Zinkdruckgußverfahren in H0 u. 00. Zustand gleich – auch Einzelteile. Uwe Gabler, Angergasse 31, Lichtenstein, 9275.

Biete: div. Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur. Liste anfordern. Suche im Tausch: Schmalspurfahrzeuge in $H0_e$. J. Raatz, Fritz-Hedlert-Str. 19, W.-Pieck-Stadt Guben, 7560.

Biete: TRIX-Anlage, etwa 100 Schienen (Bakelit 3 Ltr); Weichen; Kreuzung; 15 Güter- u. Pers.-Wg.; Trafo; Fahrregler; 2 Loks def.; Div. Loks u. Wagen in H0 u. $H0_e$ sowie Literatur. Liste anfordern! Suche: 03 Rehse; 62 Bergfelde; BR 91, 84 sowie and. Dampfloks deutscher Bauarten (Eigenbau); E 18; E 94 u. ä.; Material in $H0_m$; Straßenfahrzeuge; Glasers Annalen ab 1911 u. a. Nur Kauf od. Tausch. Klaus Schenk, Schönhauser Str. 26, Berlin, 1110.

Biete: 0, Gleismaterial; ZEUKE-Loks; Wagen; Teile; in H0: franz. 241 P; BR 38; Loks (außer 84, 91); ETA; SKL; div. Wagen; Gehäuse; Teile; Plastautos; Literatur; Bleigew.; „me" 1960–1976. Liste gegen Freiumschlag. Suche: 0, Liebmann BR 01; 64; Wg.; Triebwagen; ZEUKE E 44; FD 50; Doppelstockzug; Ersatzteiltausch; HERR-$H0_m$-Material und Teile; in H0: DRG- u. Länderbahnmaterial; BR 84; 91 (auch def.); Rungenwg.; MK 4; GG m. Bh.; Fabrik- u. Lokschilder; Rügensche Kleinbahnen; Annalen; Museumsloks; Lok- u. Bahnhofspostkarten; „me" vor 1960; Pappfahrkarten; Broschüren. Wilfried Sallmann, Spremberger Str. 37, Welzow, 7533.

Biete: Material in H0, $H0_m$ und $H0_e$. Liste anfordern. Glasers A. 1900–1910; Eisenbahn-Atlas DDR; Schmalspurbahn-Archiv; 100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen; Kleinb. d. Prignitz (Pollo); Riesaer Elbbrücken; Rollbockb. Reichenbach – Oberheinsdorf; Einzelhefte „me". Suche: H0, BR 17, 18 (sä XVIII H); 19; 24; 39; 42; 43; 44; 56 Kst; 57; 58; 62; 64; 74; 84; 89^2 (DR); 89 (sä V T); 89 (pr. T 3); 91; 93; 94; 98 (sä I T); VT 137 Einheits- u. Essener Grundriß; Personen-, Post- u. Güterwg. DRG u. Länderbahnzeit; Austausch- u. Verbandsbauarten; Dietzel-Signale; in $H0_m$: Rollwg.; in $H0_e$: Lok I K (tm), IV K; VI K u. and. Dampflok; Rollböcke; Rollwg.; Pers.- u. Güterwg. 4achs.; Schmalspurtransportwg.; transpress-Literatur; DMV-Broschüren; Einzelhefte „me". Peter Heumos, Bayreuther Str. 3, Zeuthen, 1615.

Biete: 0, T 48 (ZEUKE); Original-Zweileiterlok; Kessel-, Rungen-, Ci-Wagen (ZEUKE); Bahnhof, Tunnel. Suche: 0, MÄRKLIN od. ZEUKE-Dreileiterlok; MÄRKLIN-Wagen. G. Stötzner, Hainstr. 15/8–9, Weißbach, 9369.

Suche: Nenngr. 0, MÄRKLIN-CCS od. Eigenbau; Nachbau bzw. Modellausführg. sowie Triebwerke; Material bzw. kompl. Anlage Nenngr. 0 u. I. M. Koch, Draisdorfer Str. 28, Karl-Marx-Stadt, 9082.

Suche: Dias und Fotos von Dampf- u. Elloks. G. Nitzsche, Querstr. 1, 46–08, Augustusburg, 9382.

Biete: TT, Eigenbauloks; ZEUKE E 70 (grün); Silverlines; Triebwagen 2teil. (Eigenbau); Trafo-, Post- u. Gepäckwagen u. a.; in H0: BR 89 (DR); Dietzel-Klappdekkelwg. u. -Kran; Lok- u. Fabrikschilder; Karbidlampe. Suche: $H0_m$, Personen-, Güter- u. Rollwg. von HERR; in TT: gute Eigenbauloks. Kein Verkauf. Jürgen Kühn, Dr. Behringstr. 104, Lutherstadt Wittenberg, 4600.

Biete: „Großstadt u. Verkehr", „Verkehr d. großen Städte", 100 Jahre Deutsche Eisenbahn, Literatur, Bildmappen, Souvenirs von Eisenbahn u. Straßenbahn ab 1970; in Nenngr. N: BR 55 mit zwei ausl. Pwg. Suche: H0, Straßenbahnmodelle u. Straßenfahrzeuge; Literatur von ausl. Straßenbahnen. Dietmar Kirchberger, Gayerstr. 12, Gotha, 5800.

Biete: H0, BR 01^{0-2}; 05; 18^3; 44; 45; 52 Wanne; 58, 96; E 04; E 18 (alles Eigenbau) u. a. im Tausch gegen Lokschilder (keine EDV). H. Kupfer, Klausener Str. 38, Erfurt, 5084.

Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1964, 1967; Broschüren. Suche: Eisenbahn-Jahrbuch 1968; Broschüren. S. Kluge, Hauptstr. 48, Psf 21/383, Rödlitz, 9276.

Biete: „Unterwegs durch die Jahrtausende"; Bilder von der Eisenbahn 6, 7; „Der Bayerische Bahnhof in Leipzig"; „me" 4/85. Dietmar Krause, Ernst-Thälmann-Str. 26, Gröditz 2, 8402.

Biete: 0, Gleis- u. Rollmaterial von ZEUKE und MÄRKLIN. Suche: $H0_m$-Material von HERR. Franz Klenner, Schmelstr. 1, Bad Muskau, 7582.

Suche: Fotos von den letzten Personenzügen zwischen Lommatzsch und Meißen mit 99 608 u. Wilsdruff u. Meißen mit 99 713, Museumszug mit 99 535 im Juni 1968 in Radebeul Ost ausgestellt u. Sonderzug mit 99 694 Radebeul Ost–Radeburg, sowie vom Sonderzug am 16. August 1969 mit 99 684 u. 99 655 von Freital-Potschappel nach Frauenstein. Fotos mögl. im WPK-Format. Lutz-Uwe Treichel, Bornitzstr. I, Berlin, 1156.

Biete: N, Loks; Schnellzugwg.; div. transpress-Literatur. Suche: N, Dampf- u. E-Loks; Oldtimer-Personenwagen; in TT: Dampf- u. Elloks; in $H0_e$: Lok v. „technomodell"; Die Saal-Eisenbahn u. a. Literatur. Eberhard Eichler, Striesener Str. 38d, Dresden, 8019.

Biete: „Lokomotiven alter deutscher Staats- und Privatbahnen"; „Der Bayerische Bahnhof in Leipzig"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz" u. a.; TT-Material. Liste gegen Freiumschlag anfordern. Suche: H0-Straßenfahrzeuge, bes. Pkw. Thomas Behrmann, L.-Würdig-Str. 14, Dessau, 4500.

Biete: „Auf kleinen Spuren"; „Als die Züge fahren lernten"; „Bodenläufer, Spielbahn, Supermodell"; „Die Dampflokomotive"; Merkbuch Tfz, Teil Dampflok; BR 89 grün in H0. Suche: Glasers Annalen 1900–1920; in H0: BR 89 schwarz od. einz. schwarz. Gehäuse; ält. Straßenfahrzeugmodelle um 1950. Jürgen Kürger, Kötzschenbroder Str. 42, Fach 68–03, Dresden, 8030.

Biete: N, 4achs. Triebwg. ohne Beiwg.: V 180; of. u. ged. Güterwg. 2- u. 4achs. Formsignale; el. Bahnübergang; Weichen; Entkupplungsgleise u. a. Gleismaterial; Häuserbausätze. Mögl. geschl. Abgabe. Günter Wollstein, Grüner Graben 10, Görlitz, 8900.

Biete: div. Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur sowie Figuren in H0 u. N. (Liste gegen Freiumschlag). Suche Dampfloks u. Güterwagen in H0 u. N. Nur Tausch. F. Wachsmuth, Cottbuser Str. 20, Dresden, 8023.

Adolf-Dieter Lenz (DMV), Berlin und
Alfred Schubert (DMV), Erfurt

38 234 als H0-Modell

Das Vorbild

Als Vorbild für das vom VEB PIKO Sonneberg entwickelte Modell diente ein Exemplar aus der bei der Deutschen Reichsbahn als Baureihe 38^{2-3} bezeichneten Personenzug-Dampflokomotiven, vormals Gattung XII H2 der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahn (K. Sächs. St. E. B.). Bei der DRG als 38 234 bezeichnet, trug die Maschine zur Zeit der K. Sächs. St. E. B. die Bahn-Nummer 3719. Gebaut wurde die Lokomotive von der Sächsischen Maschinenfabrik, vorm. Richard Hartmann A.G., in Chemnitz innerhalb einer großen Lieferserie, die sich von 1918 bis 1922 erstreckte. Die Fabrik-Nr. der Lokomotive 3719 war 4066, das Baujahr 1919.

Wie kam es nun zur Entwicklung und Fertigung dieses Lokomotivtyps? Die K. Sächs. St. E. B. war nach der Preußischen Staatsbahn und der Bayrischen Staatsbahn die drittgrößte Bahnverwaltung in Deutschland. Ihr Streckennetz zählte zu den dichtesten des Landes und wies nur wenige Durchgangsstrekken auf. Dafür aber waren die dicht besiedelten Gebiete und die ausgeprägten Industriezentren Sachsens durch die Eisenbahn zu erschließen. Der Reisezugverkehr, darunter auch viele Leistungen, die wir heute als Berufsverkehr bezeichnen würden, wurde um die Jahrhundertwende überwiegend mit B-gekuppelten Naßdampfmaschinen bestritten. Auf den überwiegend bergigen Strecken mit ständig steigenden Zuglasten waren diese Lokomotiven bald überfordert, und es mußten Vorspann- oder Schiebedienste geleistet werden.

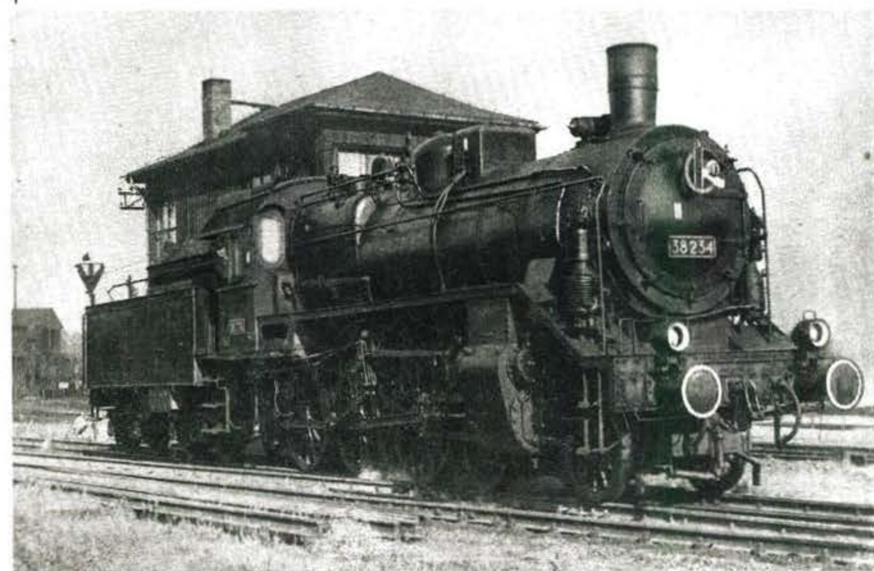
Eine leistungsfähige Personenzuglokomotive war nunmehr unumgänglich geworden. Die Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Richard Hartmann A.G., in Chemnitz wurde 1909 mit dem Bau einer 2'Ch2-Personenzuglokomotive, also einer dreifach gekuppelten zweizylindrigen Heißdampfmaschine mit führendem Drehgestell, beauftragt. Nur ein Jahr benötigte man für die Entwicklungsarbeiten und den Bau des ersten Musters. Noch 1910 konnte die Lokomotive auf der Weltausstellung in Brüssel gezeigt werden. Der Sächsischen Maschinenfabrik diente für diese Maschine die vorher entwickelte und 1909 in Dienst gestellte Schnellzuglokomotive XII H1, die spätere Baureihe 17^8 der Deutschen Reichsbahn (deren letztes Exemplar 1950 verschrottet wurde), als Grundlage. Bewährte Baugruppen und Bauprinzipien, mit denen man gute Erfahrungen gesammelt hatte, wurden übernommen bzw. beibehalten. Dazu gehörten unter anderem das führende Drehgestell, ein wiederum symmetrischer Kuppelachsstand, der Einsatz eines Blechrahmens und der Kessel. Die mit Belpaire-Stehkessel ausgerüstete und genietete Kesselanlage mußte um 350 mm gekürzt werden. Der Treib- bzw. Kuppelraddurchmesser von 1 590 mm (ursprünglich 1 570 mm) wurde von der sächsischen VIII V2 (Baureihe 36^{9-10}), also von einer der anfangs erwähnten B-gekuppelten Naßdampflokomotive, übernommen. Gegenüber der bisherigen Konstruktion wurde der Antrieb auf die zweite Kuppelachse verlegt. In Abhängigkeit von den Zugförderungsaufgaben, und um ein kompliziertes Innentriebwerk zu vermeiden, entschied man sich für eine Zwillingsmaschine. Damit wurden gleichzeitig geringere Unterhaltungskosten und Einsparungen an Dampf gegenüber Vierzylinder-Lokomotiven mit ihrem höheren Eigenwiderstand erzielt. Die Lokomotive wurde anfangs mit dem vierachsigen Tender sä. 2'2'T 16 und später mit dem sä. 2'2'T 21 gekuppelt. Der gesamte Radstand betrug nunmehr 15 125 mm. Damit konnte die Lokomotive mit angekoppeltem Tender auf den seit etwa der Jahrhundertwende vorhandenen 16-m-Drehscheiben gewendet werden. Das war beispielsweise bei der XII H1 mit 16 568-mm-Radstand nicht möglich. Lokomotiven und Tender mußten in diesem Fall getrennt über die Drehscheibe gebracht werden. Das Forderungsprogramm für die XII H2 verlangte u. a. Züge von 680 t in der Ebene mit 80 km/h und von 235 t auf 10-‰-Steigung mit 60 km/h zu befördern. Außerdem sollten Krümmungen mit 180-m-Halbmesser bequem durchfahren werden können. Diesen Anforderungen wurde die Maschine voll und ganz gerecht. Sie bewährte sich sehr gut und erwies sich als leistungsstarke und robuste Maschine auf den sächsischen Strecken und wurde gelegentlich sogar im Schnellzugdienst eingesetzt.

Im Laufe ihrer Lieferzeit erfuhr die Lokomotive einige Veränderungen. Auf die wichtigsten, besonders auf die äußerlich sichtbaren Unterschiede soll im folgenden eingegangen werden:

Das erste Baulos – es umfaßte zehn Maschinen – hatte einen niedrigen Umlauf und einen Schornstein mit Krempe (spätere Maschinen erhielten einen schwach kegeligen Schornstein mit einem ebensolchen Aufsatz). Bis zur späteren 38 211 (Baujahr 1912) stand der Voreilhebel nach rückwärts. Ab 1916, Fabrik-Nummer 3909, Bahn-Nr. 682 (ab 1918 3682), DRG-Nummer 38 221, erhielten die Lokomotiven einen höhergesetzten Umlauf. Gleichzeitig wurde auch das Führerhaus geändert. Bis 1917 war die Rauchkammertür kegelig ausgeführt, später wurden die zuvor gebauten Maschinen verändert, normal gewölbte Türen oder flache verwendet. Hinzu kam ein Druckluftläutewerk auf dem Stehkesselscheitel.

Als die Knorr-Speisepumpe eingeführt wurde, verlegte man die Luftpumpe von der linken Seite auf die rechte Seite neben die Rauchkammer. Eine Lokomo-

1

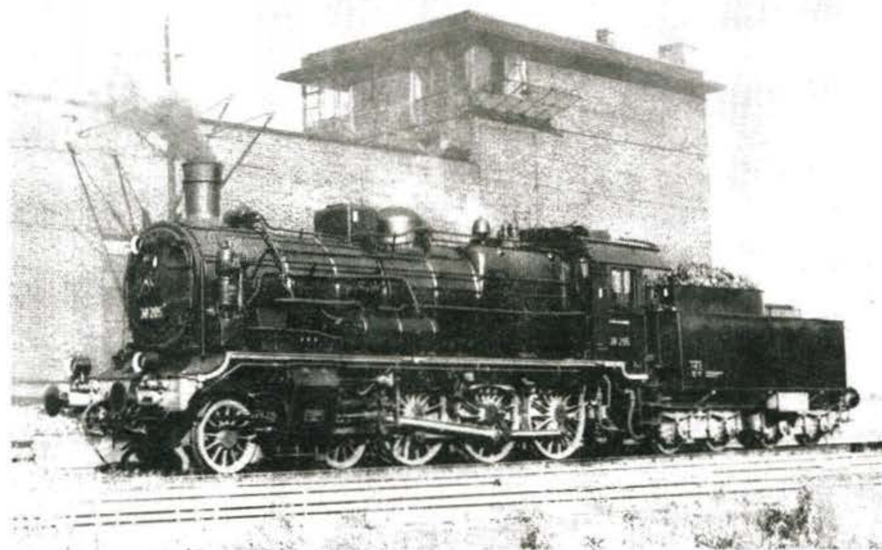


1 Bereits im Jahre 1970 wurde sie verschrottet: die Vorbildlokomotive 38 234. Die Lok fotografierte Reiner Scheffler, Oschatz, im Juni 1967 im Bahnhof Riesa.

2 Der letzte erhaltene sächs. Rollwagen sorgt noch heute bei Sonderfahrten für viel Dampf. Museumslokomotive 38 205 am 11. Oktober 1979 im Bw Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf, aufgenommen von H.-J. Trunk, Gotha.

tive, die 38 262, erhielt Windleitbleche mit ähnlichem Aussehen wie die der P8. Die 38 234 hatte einen kegeligen Schornstein, aber mit zylindrischem Aufsatz erhalten.
Die letzte mit sächsischer Bahnnummer gelieferte Lokomotive war die 3809 aus dem Jahre 1923. Bei der DRG erhielt sie die Nummer 38 324. Die DRG ließ 1927 noch zehn Lokomotiven nachbauen. Sie bekamen die Nummern 38 325 bis 38 334.
Als Folge des ersten Weltkriegs mußten im Jahre 1919 Lokomotiven verschiedener Bauformen nach Frankreich und Belgien abgegeben werden.
Nach der Besetzung des Sudetenlandes durch Hitlerdeutschland im Jahre 1938 mußten deutsche Lokomotiven auf den Strecken dieses Gebiets eingesetzt werden, darunter auch die der Baureihe 38^{2-3}. Die ČSD hatte zuvor alle eigenen Lokomotiven in das Landesinnere abgefahren. Im Verlaufe des zweiten Weltkriegs kamen 1941 die an Frankreich abgegebenen ehemaligen XII H2 als „Leihlokomotiven" wieder an die DR zurück. Einige davon verblieben auf dem Gebiet der heutigen DDR und wurden teilweise später wieder aufgearbeitet.
Andere Maschinen dieser Baureihe verblieben nach Kriegsende bei den SNCF, ČSD, PKP, MÁV und CFR.
Von den 1945 noch vorhandenen 63 Lokomotiven der Baureihen 38^{2-3} hatte die DR 1967 noch 53 in Betrieb. Sie waren in den Bahnbetriebswerken Karl-Marx-Stadt, Nossen, Bautzen, Werdau, Brandenburg und Ketzin beheimatet. Ihr Haupteinsatzgebiet erstreckte sich bis dahin auf fast alle sächsischen Strekken, besonders die um Karl-Marx-Stadt und Zwickau. Schließlich wurden diese Maschinen von den jüngeren Einheitslokomotiven der Baureihe 86 und im Zuge der fortschreitenden Traktionsumstellung von Diesellokomotiven abgelöst. Dabei war die sächsische XII H2 ihrer preußischen Schwester, der P8, im unteren Geschwindigkeitsbereich bis 60 km/h in bezug auf Zugkraft und Beschleunigung überlegen.
Einige Lokomotiven erhielten sogar noch EDV-gerechte Nummern. So wurden an der 38 268 und der 38 308 die neuen Schilder 38 5268-8 und 38 5308-2 angebaut. Aus der Aufstellung der Einsatz-Bahnbetriebswerke geht hervor, daß von 1963 bis 1968 einige 38^{2-3} auf den Strecken der ehemaligen Brandenburgischen Städtebahn eingesetzt waren. Sie lösten dort teilweise die Baureihe 50^{35} ab. Die 38 243, 38 251 und 38 268 waren dann noch bis 1971 im damaligen Bw Ketzin beheimatet. Als dieses dann Lokeinsatzstelle des Bw Stendal wurde, konnte man gelegentlich einen sächsischen Rollwagen auf einem Teilstück der berühmten ehemaligen preußischen Strecke Berlin–Oebisfelde (–Hannover–Köln) antreffen, insbesondere auf der Fahrt von oder zu den Fristenarbeiten im Bw Stendal.

2



Stationierungen der 38 234 (ex XII H2)

1919–1928 Bw Hof (Nord)
1928–1941 Werdau
1941–1943 Greiz
1943–1945 Dresden-Friedrichstadt
1945–1952 Dresden-Altstadt
1952–1964 Karl-Marx-Stadt Hauptbahnhof
1964–1966 Annaberg-Buchholz
1966–1967 Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf
1967–1970 Nossen
1970 Riesa (ohne Einsatz)
30. Mai 1970 z-gestellt
26. November 1970 +
Außerdem war diese Lok in den Bahnbetriebswerken
Adorf, Freiberg (Sachs) und Gera stationiert, aber nur für einen sehr kurzen Zeitraum.

Technische Parameter des Modells	Maßeinheit	Soll	Ist
Minimalgeschwindigkeit	km/h	7,0	5,8
	Mkm/h	≤ 11,5	7,5
Höchstgeschwindigkeit bei Nennspannung für Triebfahrzeuge von 80–120 km/h	km/h	90,0	100,0
	Mkm/h	≤ 140,0	130,0
Auslauf bei Stromunterbrechung	mm	≥ 80,0	100,0
Zugkraft in der Ebene	N	≥ 0,9	1,1
Zugkraft bei 1:20 je 10 t Lokmasse	N	≥ 0,75	0,9
Masse	g	>300,0	350,0

Das H0-Modell

Das neue PIKO-Modell ist eine weitgehend vorbildgetreue, maßstabgerechte und reichhaltig detaillierte Nachbildung einer Lokomotive der Baureihe 38^{2-3} der Deutschen Reichsbahn. Um eine größtmögliche Vorbildtreue zu erreichen, wurden viele Baugruppen als Einzelteile extra hergestellt und werkseitig angesetzt. Hierzu gehören die Lichtmaschine, diverse Rohrleitungen mit Handrädern für die Speiseventile, Sandkasten- und Dampfdomdeckel, die gut gelungene Knorr-Speisepumpe, der Oberflächenvorwärmer sowie die Luftpumpe mit einer Kranöse. Wie schon bei einigen anderen Triebfahrzeugmodellen, liegt auch diesem Modell eine Schachtel mit Zurüstteilen für Lokomotive und Tender einschließlich Lokpersonal bei. Besonders hervorzuheben sind hierbei die erstmalig extra anzusetzenden glasklaren Windschutzfenster. Somit kann man bei vorsichtiger Arbeit und sparsamem Klebstoffeinsatz unter Beachtung der Bedienungsanleitung die Lokomotive noch weiter komplettieren und „verschönern". Aber schwelgen wir noch ein bißchen in den Details! Da wären die filigranen Steuerungsteile mit sehr feinen Gabelgelenken, der Schmierbehälter am vorderen Schieberkastendeckel, der „durchbrochene" Rahmen, die Bremshebel, Bremsklötze sowie das Bremsgestänge unterhalb des Rahmens zu nennen. Die gesamte Kesselausrüstung auf dem Führerstand ist komplett nachgebildet. Aber auch die feinen Nietenreihen am Tender, dessen Vorderseite mit den Türen, die Scharniere, Holzbohlen und Tritte und das freistehende Nummernschild an der Rückseite sowie die Drehgestellwangen können sich sehen lassen. Um aber objektiv zu sein, müssen die konstruktiv begründete, aber sehr störende Getriebeabdeckung zwischen den Tenderdrehgestellen sowie die sichtbaren Messingbuchsen an der Nabe der Treib- und Kuppelräder, das zu grobe Trittraster auf dem Umlauf (Riffelblech) und einige aus Gründen des Materialeinsatzes und der anwendbaren Technologie etwas zu dick geratenen Rohrleitungen sowie das ebenfalls zu dick geratene Wasserkastendeckelbetätigungsgestänge kritisiert werden.
Der Antrieb des Modells befindet sich im Tender. Der neue verbesserte quaderförmige Motorgetriebeblock mit dreiteiligem Anker und Scheiben- bzw. Flachkollektor treibt über ein breites Zwischenrad alle vier mittels Stirnräder gekuppelten Tenderradsätze, von denen die beiden inneren Haftreifen tra-

gen, an. Dieses Getriebe ist gekapselt. Das gewählte Antriebssystem sorgt dank seiner technischen Dimensionierung für sehr gute Langsamfahreigenschaften, für einen gleichmäßigen, taumelfreien Lauf, einen bemerkenswerten Auslauf und gute Zugkraft. Dadurch ist unser kleiner Rollwagen sehr betriebssicher und zuverlässig.

Lokomotive und Tender sind über die von der Baureihe 01^5 her bekannte, jedoch weiterentwickelte Rastverbindung elektrisch und mechanisch miteinander verbunden. Dadurch wurde wie bei dem Modell der 56 2719 ein minimaler Abstand zwischen Lokomotive und Tender erreicht. Die gewählte Konstruktion ermöglicht die bei Bogenfahrt notwendige Verlängerung, ist aber nicht kraftschlüssig.

Bei Rückwärtsfahrt und Ziehen eines mittelschweren Zuges wird daher der Abstand Lok–Tender geringfügig größer (innerer Anschlag).

Der Tender ist am hinteren Ende mit der eingerasteten Bügelkupplung, wie wir sie schon von der Baureihe 95^0 her kennen, ausgerüstet. Die Kupplungsaufnahme ist gemäß der NEM 362 gestaltet.

Die schon erwähnten guten Laufeigenschaften sind aber auch durch die aus Messing gedrehten Metallradreifen, die erstmalig NEM-Profil aufweisen, bedingt. Die geringfügig verkleinerten Raddurchmesser wurden deshalb gewählt, um die Achsmittenabstände trotz der nach den Standards erforderlichen Spurkranzhöhe maßstabgetreu einhalten zu können.

Die Lokomotiv-Eigenbauer unter den Lesern werden beim Umrechnen des in der Tabelle angegebenen Modellraddurchmessers erfreut feststellen, welche anderen Modelle sich nun noch bauen lassen, da die Differenzen zu diesen sogar noch etwas kleiner sind. Natürlich kann man mit etwas Geschick aus dem PIKO-Modell auch die Museumslokomotive 38 205 nachbilden!

Die Lokomotiv- und Tenderoberteile sind schwarz seidenmatt farbgespritzt. Im roten Bereich der Fahrgestelle und Räder beider Fahrzeuge gibt es leider geringe Farbunterschiede. Die Anschriften sind maßstäblich und sehr sauber wiedergegeben und dadurch zum Teil nur mit der Lupe zu lesen, was besonders auf die erstmalig angebrachten Bremsuntersuchungsdaten am Umlauf zutrifft. Die Anschriften wurden entsprechend der NEM-Epoche III angebracht. Damit ist unser Modell für die sicherlich am meisten vertretenen Anlagenthemen und Anlagengrößen und aufgrund des gewählten Lokomotivtyps überhaupt für alle Zugförderungsaufgaben dieser Epoche einsetzbar. Den Konstrukteuren und all den anderen Werktätigen des VEB PIKO Sonneberg, die dieses Modell konstruiert haben und nun produzieren, werden an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön und

Maßvergleich (mm)	Vorbild	Soll	Ist
Länge über Puffer	18 972	218,0	218,5
Gesamtachsstand	7 200	82,75	83,3
Kuppelachsstand	3 500	40,2	40,8
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1 590	18,3	17,5
Laufraddurchmesser u. Tenderraddurchmesser	1 065	12,2	11,4
Kesselmitte über SO	2 680	30,8	30,8
Gesamthöhe über SO mit Schornsteinaufsatz	4 550	52,3	52,3
Innenmaß Radsätze	–	14,3	$14{,}3^{-0{,}2}_{\;0{,}1}$
Lok-Nr.	38 234		38 234
Epoche	I–IV	III	III

besondere Anerkennung ausgesprochen. Weitere Varianten, z. B. als XII H2 mit anderer Betriebsnummer und anderem Schornstein, würden bei den Modelleisenbahnern als Industrieerzeugnis sicherlich sehr willkommen sein. Mit der Wahl der Lokomotive 38 234 vom Bw Nossen wurde auch innerhalb der sonst bekannten Schornsteinformen ein sehr seltenes Exemplar ausgesucht. Gemeint ist der kegelige Schaft mit dem zylindrischen Aufsatz. Dadurch kann der bisher vorhandene Modell-Lokomotiv-Park auf interessante Weise bereichert werden.

Im Zusammenhang mit dem Erscheinen des Modells der 38^{2-3} sei eine Bitte an die Modellbahnwagen herstellenden Betriebe gerichtet. Schön wäre es, wenn es gelänge, einige sächsische Reisezugwagen oder zumindest die zwei- und dreiachsigen Reko-Reisezugwagen als H0-Modelle zu entwickeln und zu fertigen. Damit könnten neben den Bghwe-Wagen typische Fahrzeuge mit diesem schönen Triebfahrzeug befördert werden.

Der Triebfahrzeug-Steckbrief

Motor und Getriebe
Gekapseltes Motor- auf Stirnradgetriebe mit dreinutigem Anker, Ankerwelle geschliffen, gelagert in Öl getränkten Sinter-Kalottenlagern; wartungsfrei, gerastet im Tenderunterteil. Kraftübertragung über Stirnrad auf alle vier Tenderachsen, von denen die zweite und dritte Achse mit Haftreifen bestückt sind.

Laufeigenschaften und Fahrgeräusch
Gut bis sehr gut im gesamten Regelbereich, keine störenden Fahrgeräusche bei Fahrtrichtungswechsel.

Stromabnahme
Sehr gut über Innenradschleifkontakte an erstem und drittem Treibradsatz sowie ersten und vierten Tenderradsatz.

Auslauf bei Stromunterbrechung
Stirnradgetriebe garantieren einen sehr guten Auslauf auch ohne Schwungmasse.

Ballaststücke
Im Lokkessel und Tenderhohlraum befinden sich Blei-Gußformteile.

Fahrwerk, Triebwerk, Steuerung
Basis des Fahrwerks bildet ein fein detaillierter Plasterahmen mit freistehenden, durchbrochenen Federpaketen. Zylinderblöcke, Bremsklötze und Bahnräumer vorbildgetreu, Triebwerk- und Steuerungsteile vollständig aus Plaste, sehr detailliert, gerastet, leicht austauschbar

Radsätze
Metallradreifen, aus Messing gedreht, erstmalig NEM-Profil, Radsterne plastgespritzt, vorbildgetreue Gegengewichte

Beleuchtung
Spitzensignal an Lok und Tender, vorbildgetreu, ohne Lichtwechsel

Wartungsfreundlichkeit
Sehr gut, nur Rastverbindungen, Reparaturen möglichst in Werkstätten. Tender ist vom Untergestell abzuheben (spreizen), danach Ballaststück abheben. Motor/Getriebe ausrasten, Halterung spreizen, Motor/Getriebe herausheben. Glühlampe leicht austauschbar. Glühlampe in Rauchkammer wechseln analog der Baureihe 41, indem Rastnase im Schornstein mittels geeignetem Schraubendreher eingedrückt wird, danach Rauchkammertür abziehen.
Vorläufer gerastet, leicht ölen wie Steuerungsteile.

Verpackung
Bewährte Schaumpolystyrol-Formeinlage mit Luftpolsterfolie und geklammerten Unterkarton gewährleisten eine gute Warenpräsentation und Daueraufbewahrung.

Bedienanleitung
Die zur Lokomotive gehörende Anleitung enthält alle wichtigen Angaben zur ordnungsgemäßen Handhabung, Pflege und Wartung des Erzeugnisses. Hinweise zur Montage der Zurüstteile wurden an mehreren Bilddarstellungen aussagefähig erläutert. Neu ist die beigefügte Beschreibung über das Modell.

Quellenangaben

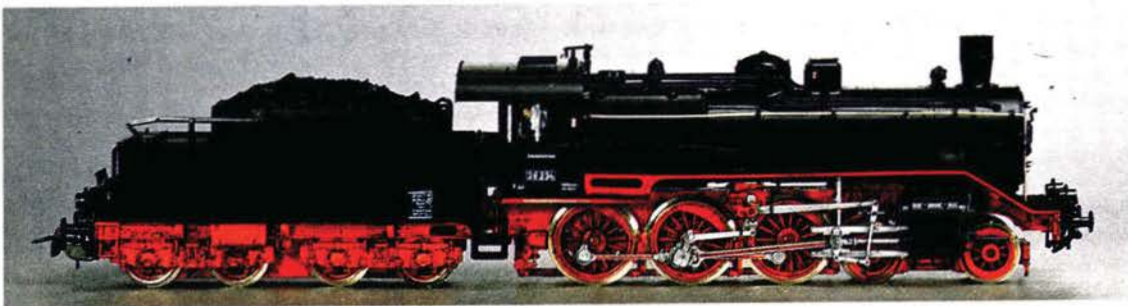
(1) Obergethmann, J.: Die Lokomotiven auf der Weltausstellung Brüssel, in: Glasers Annalen, Zeitschrift für Eisenbahnwesen und Verkehrstechnik, v. 15. 4. 1911, Berlin, S. 160–169
(2) Gerlach, K.: Personenzuglokomotive der Baureihe 38^{2-3} „Der Modelleisenbahner", Sonderheft „Für unser Lokarchiv", Berlin 1959, S. 29
(3) Gerlach, K.: Dampflok-Archiv, transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1968, S. 109
(4) Weisbrod, Müller, Petznick: Dampflok-Archiv 1, transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982, S. 221
(5) Näbrich, F., Meyer, G. und Preuß, R.: Lokomotiv-Archiv Sachsen 1, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984, S. 175
(6) Holzborn, K.-D.: Dampflokomotiven, Normalspur Baureihen 01 bis 96, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1968, S. 30 und 83

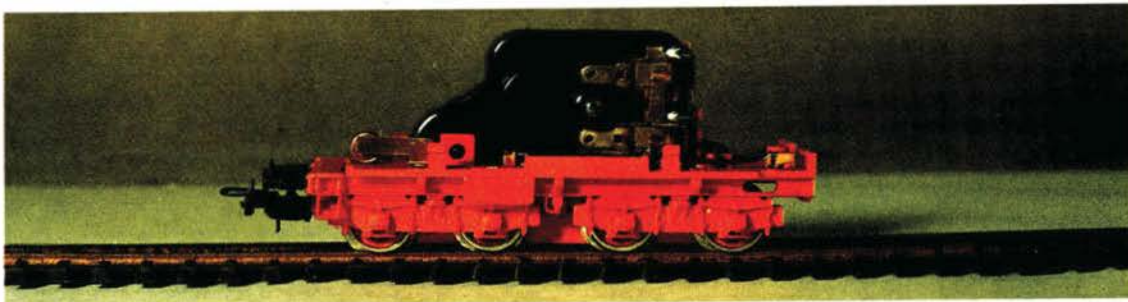
Nebenstehende Abbildungen geben einen Gesamteindruck und die vielen Details des hervorragend gestalteten Modells wieder. Auch Vergleiche mit der Vorbildaufnahme auf der Seite 30 bestätigen die exakte Nachbildung.

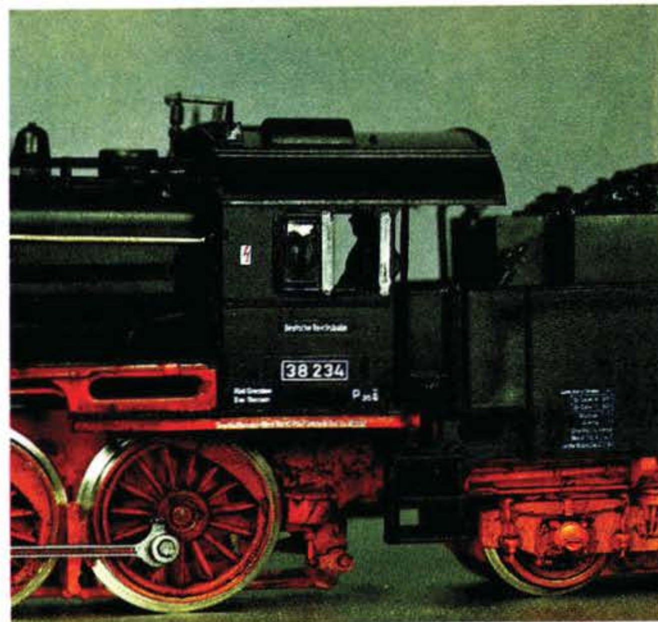
Fotos: Albrecht, Oschatz;
Farbzeichnung: VEB PIKO Sonneberg

modell
bahn

vorbild-modell







1989 soll er im Handel erhältlich sein: der SAXONIA-Zug des VEB PIKO Sonneberg im Maßstab 1:87. „me" erwähnte ihn im Heft 11/88. Ein ausführlicher Bericht ist ebenfalls für 1989 geplant.
Foto: Albrecht, Oschatz

